

33. ročník — november 2025  
Mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky



Šéfredaktorka

Lucia Lizáková

T: 920/7801

E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk

Grafická úprava

Dávid Bozsaky — bozsaky.david@zsr.sk

Beáta Balga — balga.beata@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľka: Petra Lániková

Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsemafor@zsr.sk, www.zsr.sk

Tlač a distribúcia: Tlač a distribúcia: ZimPress, spol. s r. o., Squarebizz — Hala G, 7470, 841 07 Bratislava — DNV

NA OBÁLKE: Pohľad na koľajisko z vtáčej perspektívy

TITULNÁ FOTOGRAFIA: ŽSR



## Obsah

- 3 Železnice v trnavskom regióne — história, súčasnosť a budúcnosť
- 4 Zrážka dvoch vlakov pri Pezinku
- 6 ŽSR nasadili nový systém GSM-R
- 7 Víťazný návrh zo súťaže ožil v podobe poštovej známky
- 8 Ivan Bednárík:  
Bratislava je železničným uzlom, trate sú pod čoraz väčším tlakom
- 10 Zvýšenie bezpečnosti na priecestiach v regióne Trnava
- 12 Z histórie tatranských železníc (5. časť)  
Od obnovy lanoviek po novú ozubnicovú trať
- 14 Kybernetická bezpečnosť ako strategický záujem
- 16 Európske zdroje zvýšia bezpečnosť a interoperabilitu železníc
- 17 Živá diskusia o budúcnosti železnice
- 18 Záujem o podujatia v Železničnom múzeu SR neutícha
- 18 ŽSR si uctili pamiatku železničiarov
- 19 Od zlatokopov k turistom
- 20 Oznamy
- 21 Krížovka
- 21 Najkrajšia stanica rozkvitla v Orechovej Potôni
- 22 Ako sa železnica vyrovnáva so zmenou času



## Železnice v trnavskom regióne – história, súčasnosť a budúcnosť

V Trnave sa 23. októbra 2025 uskutočnil už dvanásť ročník konferencie Železnice v trnavskom regióne – história, súčasnosť, budúcnosť, ktorú každoročne organizuje Klub priateľov železníc Trnavy a okolia v spolupráci so ŽSR a s ďalšími partnermi.

AUTOR & SNÍMKA: Denis Dymo

**TRNAVA** — Cieľom podujatia bolo priblížiť históriu železníc v regióne, zhodnotiť ich aktuálny stav a diskutovať o víziách do budúcnosti. Za Železnice Slovenskej republiky na konferencii vystúpila Daša Krčová z Archívu ŽSR, ktorá priblížila štyridsiate výročie elektrifikácie trate Bratislava – Trnava, a riaditeľ Odboru stratégie a zahraničnej spolupráce GR ŽSR Miroslav Garaj, ktorý predstavil Stratéziu ŽSR 2025.

Účastníci si vypočuli aj ďalšie príspevky venované prevádzke rušňov radu 350 či činnosti Klubu priateľov železníc, nasledovala diskusia o plánoch a spolupráci do budúcnosti.

Podujatie potvrdilo, že železnice zostávajú dôležitou súčasťou trnavského regiónu, nielen ako dopravná tepna, ale aj ako súčasť jeho identity.



# Zrážka dvoch vlakov pri Pezinku

V nedeľu 9. novembra 2025 večer došlo k železničnej nehode na trati medzi Pezinkom a Svätým Jurom. Krátko po 19.28 hod. sa na odchodovom zhlaví stanice Pezinok v smere na Bratislavu zrazili dva vlaky Železničnej spoločnosti Slovensko, a to rýchlik REX 1814 a Ex 620. Vo vlakoch sa v čase nehody nachádzalo približne 1 020 cestujúcich.

Autor: Lucia Lizáková, Snímka: Beata Balga

**PEZINOK** — Počas nehody bolo zranených 79 ľudí. Väčšina utrpela ľahšie poranenia, no niekoľko cestujúcich bolo hospitalizovaných. Jedna osoba podstúpila operáciu. „Uvedomujem si, že táto udalosť bola veľmi nepríjemná a citlivá pre nás všetkých. Chcem vyjadriť úprimné poďakovanie všetkým záchranným zložkám za ich rýchlu a profesionálnu reakciu. Je však dôležité

zdôrazniť, že napriek okolnostiam boli všetky systémy v rámci infraštruktúry funkčné. Aj vďaka tomu sa dnes rozprávame o zranených, nie o obetiach,“ uviedol generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík.

Systém ETCS (Európsky vlakový zabezpečovací systém) bol v úseku Pezinok – Svätý Jur aktívny a plne

funkčný. Ide o jednu z technologicky najmodernejších tratí na Slovensku a systém bol v tomto úseku spustený už v roku 2010. ETCS zabezpečuje neustálu komunikáciu medzi traťou a rušňom. Traťová časť sleduje situáciu na koľajisku a odosiela informácie o rýchlosti či návěstidlách, zatiaľ čo palubná jednotka vo vlaku kontroluje, či sa rušňovodič riadi predpísanými pokynmi. Systém však dokáže plne fungovať len pri tzv. výhradnej prevádzke ETCS, keď sú všetky vlaky vybavené palubnou jednotkou. Slovensko zatiaľ takýto režim nezaviedlo – podľa odhadov by si to vyžiadalo investíciu približne 0,4 miliardy eur.

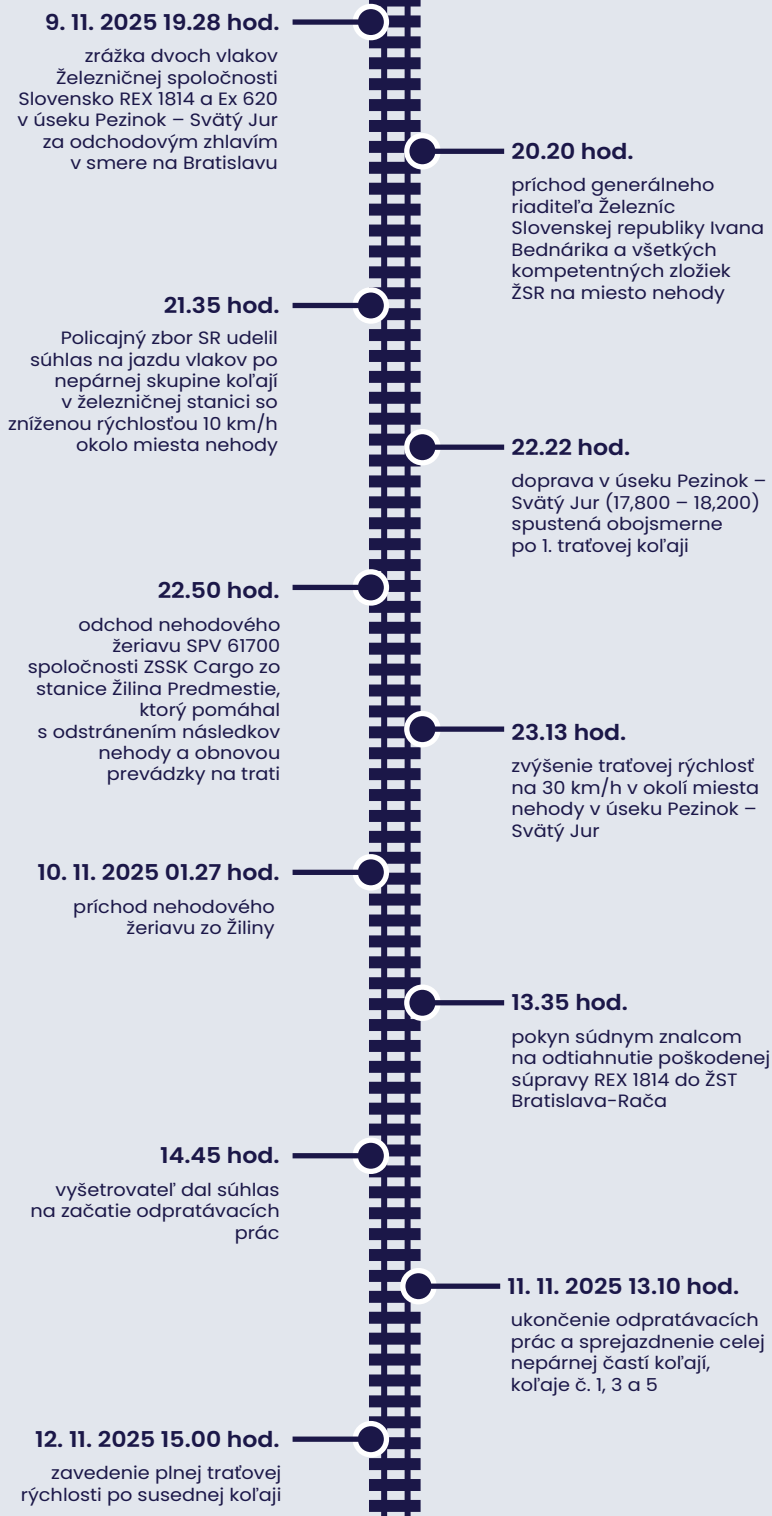
Bezprostredne po nehode bola doprava medzi Pezinkom a Svätým Jurom prerušená. O 21.35 hod. Policajný zbor SR povolil jazdu po jednej koľaji so zníženou rýchlosťou 10 km/h. Postupne bola premávka čiastočne obnovená o 22.22 hod. po tretej staničnej koľaji v Pezinku a neskôr po jednej traťovej koľaji v smere na Bratislavu.

Na miesto dorazil aj nehodový žerjav ZSSK Cargo zo Žiliny, ktorý pomáhal s odstraňovaním následkov nehody. Počas pondelka popoludní už prebiehalo odťahovanie poškodenej súpravy REX 1814 do Bratislavy-Rače.

V súčasnosti je systém ETCS v sieti ŽSR zavedený na 26,2 % hlavných koridorových tratí TEN-T, čo predstavuje 204 kilometrov: **Level 1:** úsek Svätý Jur – Žilina (173,5 km). **Level 2:** úsek Žilina – Čadca – štátna hranica SR/ČR (30,6 km).

Najbližšie rozšírenie systému je plánované v roku 2026 po dokončení modernizácie uzla Žilina a v rokoch 2030 – 2031 na úsekoch Devínska

## Nová Ves – Kúty a Lučivná – Poprad – Markušovce.





# ŽSR nasadili nový systém GSM-R

Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) ukončili rozsiahlu infraštruktúrnú investíciu, a to konkrétne implementáciu GSM-R na úseku Varín – Košice – Čierna nad Tisou štátna hranica v celkovej dĺžke 329,374 kilometra. Projekt v hodnote 40,1 milióna eur bez DPH bol dokončený v zmluvne stanovenom termíne. Financovaný bol z programu CEF a spolufinancovaný zo štátneho rozpočtu SR.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Denis Dymo

**VARÍN** — Zhotoviteľom stavby bolo Združenie KONTRON + AŽD + EŽ, vedené spoločnosťou Kontron Transportation a členov AŽD Praha a Elektrizace železnic Praha. Zmluva so ŽSR bola podpísaná 22. marca 2023 s lehotou výstavby 600 dní od odovzdania prvého stavebniska.

Projekt bol súčasťou procesu napojenia slovenskej železničnej infraštruktúry na európske dopravné koridory, pričom vybudovanie zabezpečovacieho systému kompatibilného so systémami krajín Európskej únie bol nevyhnutnou podmienkou na dosiahnutie interoperability. Zavedenie systému ETCS na medzinárodných koridoroch si vyžiadalo aj vybudovanie technickej infraštruktúry GSM-R. Hlavným účelom bolo vybudovať digitálnu rádiovú komunikačnú sieť GSM-R podľa štandardov definovaných v legislatíve EÚ a SR. Stavbu charakterizuje vybudovanie infraštruktúry rádiového a telekomunikačného zariadenia na zaistenie prevádzky systému ETCS úrovne L2.

Išlo konkrétne o vybudovanie líniového rádio-dispečerského dorozumievacieho systému GSM-R, ktorý zabezpečí mobilnú telekomunikačnú a dátovú komunikáciu pre potreby železničnej prevádzky a na zavedenie systému ERTMS na úseku železničnej infraštruktúry Varín – Košice – Čierna nad Tisou. Systém ERTMS sa skladá z dvoch

hlavných komponentov, a to ETCS a GSM-R. Vybudovanie rádiovéj siete v úseku Varín – Košice – Čierna nad Tisou pozostávalo najmä z výstavby anténnych stožiarov s technologickým kontajnerom pre rádiovú sieť GSM-R, a tiež potrebnej infraštruktúry, ako sú napríklad prípojky nn, prenosové zariadenia, terminály GSM-R, základňové rátiostanice BTS s anténnym systémom, elektronická zabezpečovacia signalizácia, klimatizácie a optická kabelizácia závesná na existujúcich stĺpoch trakčného vedenia.

Táto stavba nadviazala na už vybudovanú mobilnú rádiovú sieť GSM-R na trase Bratislava – Žilina – Čadca – štátna hranica s Českou republikou. Momentálne prebieha kolaudačný proces, do ktorého sú zapojení zhotoviteľ, objednávateľ, stavebný dozor aj budúci prevádzkovatelia siete. Súčasťou záverečného procesu je aj komplexné testovanie funkcionality systému v prevádzkových priestoroch určených na riadenie železničnej dopravy, a to počas rôznych prevádzkových situácií, ako sú bežná prevádzka, výluky alebo mimoriadne udalosti.

Rádiová sieť GSM-R spĺňa certifikačné požiadavky NoBo a normy EIRENE platné pre európske železničné mobilné siete. Zavedením tejto technológie sa slovenská železničná infraštruktúra priblížila k štandardom transeurópskej dopravnej siete TEN-T, čím sa zvýšila bezpečnosť,

## Vítazný návrh zo súťaže ožil v podobe poštovej známky

Do jarnej výtvarnej súťaže prišli desiatky nádherných detských návrhov železničných staníc plných fantázie a tvorivosti. Malí umelci kreslili skutočné, vymyslené aj futuristické stanice. O víťazovi rozhodli naši sledujúci na sociálnych sieťach a víťazný návrh už je vo forme poštovej známky.

Autor: Lucia Lizáková, snímka: Klára Pešková

**BRATISLAVA** — Víťazom jarnej výtvarnej súťaže sa stal návrh, ktorý si získal najviac hlasov našich sledujúcich. Výhru osobne odovzdal víťazke generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík, ktorý si napriek svojmu nabitému programu našiel chvíľu, aby jej pogratuloval a poďakoval za nádherný návrh. Neformálny rozhovor sa niesol v príjemnom duchu. Generálny riaditeľ sa zaujímal nielen o to, ako kresba vznikala, ale o jej koníčky, školu a spolu si tak užili príjemný čas. „Senica mi prišla lepšia, krajšia a je to vlastne aj okresné mesto,“ priblížila víťazka jarnej súťaže Anetka. O súťaži sa dozvedela od svojej mamy a okamžite sa rozhodla, že to skúsi. Keď sa po hlasovaní na sociálnych sieťach dozvedela, že práve jej návrh zvíťazil, bola milo prekvapená a s úsmevom priznala, že tomu najprv ani nemohla uveriť.

Súťaž tak ukázala, že aj malé ruky dokážu vytvoriť veľké veci a že železnica môže byť inšpiráciou pre mladých umelcov, ktorí sa neboja snívať o budúcnosti plnej farieb a pohybu.



ZĽAVA

# 25 %

NA NÁKUP V PREDAJNI

**Albi**

DODATOČNÁ

# ZĽAVA

# 15 %

NA NÁKUP V E-SHOPE [WWW.ALBI.SK](http://WWW.ALBI.SK)  
KÓD NÁJDETE NA DRUHÉJ STRANE KUPÓNŮ

**Ivan Bednárík:**

# Bratislava je železničným uzlom, trate sú pod čoraz väčším tlakom

Generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík prijal pozvanie do podcastu Bratislavského samosprávneho kraja, kde s moderátorom Michalom Feikom hovoril o stave železničnej infraštruktúry v okolí hlavného mesta a o projektoch, ktoré majú zvýšiť kapacitu tratí aj komfort cestovania. Z rozhovoru sme vybrali najzaujímavejšie myšlienky, ktoré si môžete prečítať v nasledujúcich riadkoch.

Autor: (red), SNÍMKA: Michal Feik

**Pod'me teraz do Bratislavského kraja. Skúste zhrnúť, v akom stave tieto trate vrátane staníc sú.**

Žiadna trať, ktorú prevádzkujeme, nesmie byť nebezpečná, a teda nespĺňať bezpečnostné kritériá. Ak zistíme problém, znížime rýchlosť, ide o tzv. prechodné obmedzenia traťových rýchlostí (POTR). Za posledné dva roky sa nám podarilo odstrániť 90 percent týchto obmedzení. Bratislavu dnes máme presýtenú požiadavkami dopravcov, či už osobnej alebo nákladnej dopravy, a stretávajú sa tu dva medzinárodné koridory TEN-T, po ktorých jazdia tranzitné vlaky do zahraničia. Na týchto koridoroch je jedno špecifikum, ktoré bude zaujímať aj obyvateľov BSK, a to je, že do roku 2027 musia byť tieto koridory pokryté 5G internetom, čo je jedna z podmienok, s ktorou bojujú práve slovenskí

operátori, aby pokrytie na TEN-T koridoroch bolo funkčné na 100 percent.

**Pod'me konkrétne k projektom, ktoré sú momentálne rozbehnuté v BSK (DNV – Marchegg, DNV – Kúty št. hr., Bratislava ÚNS a skapacitnenie tratí smerom na Leopoldov).**

K skapacitneniu trate v smere na Leopoldov, tam je to ľahké. Pred 30 rokmi sme vysúťažili dodávateľa Siemens, ktorý tam postavil balízy a medzistaničné úseky, ktoré na tie časy postačovali. To znamená, že dnes súťažíme a dokončujeme proces toho, že nám Siemens ako držiteľ technológie domontuje úseky hustejšie, aby sme tam mohli dať viac vlakov. A potreba zvyšovať objednávku v grafikone je značná.

Všeobecné podmienky použitia zľavových vianočných kupónov:

Zľavové kupóny sa dajú uplatniť v maloobchodných prevádzkach spoločnosti ALBI, s. r. o. a na ALBI e-shope do **24. 12. 2025**.

Uplatniť zľavu **25 %** je možné 1x v predajni ALBI na nezľavnený tovar odovzdaním kupónu obsluhu pri kase. Dodatočnú zľavu **15 %** si uplatníte 1x pri nákupe [www.albi.sk](http://www.albi.sk) zadáním zľavového kódu **ZSR15**.

Zoznam predajní ALBI:

**Banská Bystrica** – Europa  
**Bratislava** – Bory Mall, Central, Eurovea, Nivy, Obchodná 24  
**Košice** – Aupark, Urban  
**Martin** – Galéria  
**Nitra** – Mlyny

**Poprad** – Forum  
**Prešov** – Novum  
**Previdza** – Korzo  
**Trnava** – City Aréna  
**Žilina** – Aupark

V e-shope možno dodatočnú zľavu aplikovať na tovar so základnou e-shopovou zľavou 10 %. Zľavu nemožno aplikovať na tovar s aktuálne väčšou zľavou než 10 %, predobjednávkový tovar a tovar označený ako „Výhodné balenie“.

**ALBI**  
 WWW.ALBI.SK  
 ZĽAVOVÝ KÓD:  
**ZSR15**



### **Čiže zjednodušené povedané, na existujúcu trať vojde viac vlakov.**

Áno, pretože nemôžeme mať v jednom zabezpečenom úseku dva vlaky súčasne. Samozrejme, má to aj iné súvislosti, ale to najviditeľnejšie je, že na tejto trati bude vyšší počet prepravených cestujúcich. Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves – Marchegg bola dokončená v októbri; omeškanie spôsobila zložitejšia EIA pre územie Natura 2000 a zlá technická kondícia mosta cez Moravu. Súbežne s týmto projektom prebiehala a prebieha jedna z najväčších stavieb železničnej reality, a to je modernizácia trate na Českú republiku, a teda modernizácia trate Bratislava – Kúty št. hr. Projekt je oneskorený najmä pre územný konflikt medzi samosprávnym krajom a obcou Plavecký Štvrtok, ktorá chce trasu posunúť podľa svojho územného plánu, a to tak, že trať pôjde nejako inak, resp., že to spustí vyvolané investície, ktoré by sa viac páčili obyvateľom.

### **Štvrtý projekt, ktorý sa realizuje priamo v Bratislave, je železničná stanica Bratislava Nové Mesto – ÚNS, je to taká nenápadná stanica. Čo je tam cieľom projektu?**

Máte pravdu, že táto stanica nie je pre bežného cestujúceho veľmi viditeľná, no pre priemysel je kľúčová – ide o vlečku zo Slovnaftu a z prístavu, na ktorú sú napojené dôležité trate. Keďže tu jazdia ťažké nákladné vlaky a máme veľké objednávky, rekonštrukcia bola nevyhnutná na zaistenie bezpečnosti a plynulej prevádzky. Ročne z používania dopravnej cesty inkasujeme okolo 50 miliónov

eur, preto bolo dôležité pripraviť úsek tak, aby zodpovedal pôvodným parametrom a rýchlostiam.

### **V akom štádiu je príprava projektu TIOP pri ružinovskom obratisku, kde má byť možný prestup z električky na vlak?**

Čo sa týka TIOP-ov, v pokročilom štádiu prípravy sú momentálne dva – TIOP Bory a TIOP Ružinov. Projektová dokumentácia predpokladá výstavbu v trvaní približne 19 mesiacov. S TIOP Ružinov súvisí aj ďalšia stavba, a to spojka v úseku medzi Hornbachom a čerpacou stanicou Slovnaft, kde sa trať rozdeľuje smerom na Galantu a Komárno. Ide teda o dva projekty, ktoré majú priamu súvislosť, a realizácia by sa mala začať na prelome rokov 2026/2027. TIOP Bory sa musel dočasne spomaliť z jednoduchého dôvodu, a tým bolo meškanie stavby Bratislava – Kúty št. hr. vrátane úseku Devínska Nová Ves. Spolu s tretím paralelným projektom by to výrazne obmedzilo medzinárodnú aj regionálnu železničnú dopravu smerom na Záhorie, Českú republiku a Rakúsko.

Tému rozhovoru uzavrela diskusia o rekonštrukcii Hlavnej stanice v Bratislave.

Viac informácií o pripravovaných krokoch ŽSR k tejto téme sa dozviete po vypočutí celého podcastu dostupného na YouTube kanáli Bratislavského samosprávneho kraja.

# Zvýšenie bezpečnosti na priecestiach v regióne Trnava

Počas mesiaca október prebiehalo v pôsobnosti OR Trnava viacero rekonštrukcií železničných priecestí. Cieľom bolo zvýšiť bezpečnosť, plynulosť dopravy a zlepšiť technický stav železničnej infraštruktúry v daných lokalitách.

Autor: OR TT, (red), Snímky: OR Trnava

**TRNAVA** — Od 11. do 14. októbra sa konala rekonštrukcia železničného priecestia na ceste I/9 a železničnej trate v úseku ŽST Sklené pri Handlovej – ŽST Handlová. Práce sa zamerali na zlepšenie plynulosti a bezpečnosti prejazdu áut cez železničné priecestie a obnovu železničného zvršku v mieste priecestia.

Počas rekonštrukcie bola odstránená pôvodná konštrukcia STRAIL v šírke priecestia 13,20 metra a asfaltové nábehy a koľajové polia boli vytrhnuté z koľajového lôžka. Na nové koľajové lôžko bol položený koľajový rošt z koľajnic typu 49E1 a betónových podvalov SB8. Po doplnení lôžka a úprave geometrickej polohy koľaje sa do koľaje osadila nová priecestná konštrukcia typu STRAIL. Nakoniec sa obnovili asfaltové nábehy železničného priecestia a priecestie bolo uvedené do prevádzky.

Na prácach sa podieľali pracovníci SMSÚ ŽTS TO Topoľčany a MDS, ktorí zabezpečili výmenu železničného

zvršku a odstránenie starej priecestnej konštrukcie. Externé firmy mali na starosti montáž nového priecestia, asfaltovanie časti pozemnej komunikácie a likvidáciu starého asfaltu. Súčasťou výlukových prác bola aj výmena približne 1 000 metrov koľajníc v príhlom oblúku trate, ktoré už boli opotrebované.

V dňoch od 3. do 10. októbra 2025 prebehla rekonštrukcia železničného priecestia v obci Michal na Ostrove. Ide o priecestie, kde sa križuje cesta III/1390 so železničnou traťou medzi Lehnicami a Orechovou Potôňou. Cieľom prác bolo zvýšiť bezpečnosť a plynulosť dopravy cez priecestie a zároveň obnoviť železničný zvršok v tomto úseku.

Najskôr bola odstránená pôvodná asfaltová konštrukcia so šírkou 8,4 metra spolu s pôvodným žliabkom z drevenej výdrevy. Následne sa vybuďovalo nové koľajové lôžko, na ktoré boli položené nové koľajnice typu R65 a betónové podvaly. Po doplnení

koľajového lôžka a úprave geometrickej polohy koľaje bola osadená nová priecestná konštrukcia STRAIL s celkovou šírkou 8,4 metra. Po dokončení montáže sa obnovili asfaltové nábehy aj povrch medzi koľajami, a priecestie bolo uvedené do prevádzky.

Práce na železničnom zvršku a demontáž starej konštrukcie zabezpečili pracovníci SMSÚ ŽTS TO Bratislava a MDS. Na základe rámcovej zmluvy bolo zároveň zabezpečené uloženie novej priecestnej konštrukcie, asfaltovanie a likvidácia starého asfaltu.

Počas výluk sa na trati a v stanici vykonali aj ďalšie údržbové práce ako výmena podvalov, doplnenie štrku, úprava štrkového lôžka, opravy geometrickej polohy koľaje, kosenie a výrub porastov.

Posledná rekonštrukcia priecestia v OR Trnava sa v októbri uskutočnila v dňoch od 17. do 24. októbra 2025, a to konkrétne v obci Orechová Potôň. Priecestie sa nachádza na križovaní cesty III/1433 so železničnou traťou medzi Lehnicami a Orechovou Potôňou.

Cieľom prác bolo takisto zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy cez priecestie a zároveň obnovenie železničného zvršku v danom úseku.

Najskôr bola odstránená pôvodná gumokovová konštrukcia v celej šírke 8,4 metra. Následne sa vytrhli koľajové polia a odstránilo pôvodné lôžko, ktoré bolo nahradené novým. Na novozriadené koľajové lôžko boli položené koľajový rošt z koľajníc typu S49 a betónové podvaly. Po úprave geometrie trate bola vybudovaná nová asfaltová priecestná konštrukcia vrátane žliabku tvoreného uholníkom. Všetky práce na železničnom zvršku vrátane demontáže pôvodného priecestia zabezpečili interné kapacity SMSÚ ŽTS TO Bratislava a MDS.

„Chcem aj touto cestou poďakovať všetkým zamestnancom, ktorí sa zapojili do jednotlivých činností počas prác na rekonštrukciách priecestí, najmä pracovníkom SMSÚ ŽTS TO Topolčany, Bratislava a SMSÚ ŽTS MDS Nové Zámky, Bratislava. Zároveň ďakujeme Oblastnému riaditeľstvu Košice za zapožičanie stroja na orez vegetácie, tzv. Bobra, a Oblastnému riaditeľstvu Zvolen za zapožičanie traktorbagra JCB aj s osádkami,“ uviedol riaditeľ Oblastného riaditeľstva Trnava Ivan Sovič. Týmto bola úspešne ukončená realizácia prác, ktoré prispievajú k zvýšeniu bezpečnosti a komfortu cestnej a železničnej dopravy v daných lokalitách.

SEMAFOR





Z histórie tatranských železníc (5. časť)

# Od obnovy lanoviek po novú ozubnicovú trať

V minulom diele sme si pripomenuli modernizačné práce, ktoré po druhej svetovej vojne zásadne ovplyvnili dopravu v Tatrách. Tentoraz sa pozrieme na obdobie, keď sa po vojne obnovovali lanovky, vznikali nové dopravné zariadenia a Tatry vstúpili do éry modernej horskej dopravy.

AUTOR: Denis Dymo, Daša Krčová, SNÍMKA: Archív ŽSR

## Nová lanovka a kyvadlová sústava

Rekonštrukciou pozemnej lanovky na Hrebienok vzniklo moderné zariadenie s kyvadlovou sústavou a Abtovou výhybkou. Zmenou trasy sa znížil výškový rozdiel medzi stanicami o osem metrov a maximálny sklon trate sa upravil na 149 ‰. Elektrický pohon sústavy WARD–LEONARD s výkonom 220 kW umožnil automatickú reguláciu rýchlosti a vyšší komfort. Dva vozne, každý s kapacitou 128 cestujúcich, zabezpečili päťnásobné zvýšenie prepravnej kapacity. Cestujúci sa už nemuseli tlačiť ani čakať v dlhých radoch a lanovka sa stala rýchlou, pohodlnou a spoľahlivou.

## Visutá lanovka na Lomnický štít

Počas vojny poškodená visutá lanovka bola po oslobodení obnovená. Úsek z Tatranskej Lomnice na Skalnaté pleso začal premávať vo februári 1946, doprava na Lomnický štít sa obnovila v januári 1949. Cesta na Skalnaté pleso trvala 25 minút, na samotný štít ďalších 13. Kabíny pojali 30, respektíve 15 cestujúcich. Neskôr, keď sa Skalnatá dolina premenila na významné lyžiarske stredisko, nestačila už pôvodná kapacita lanovky. Preto v roku 1973 uviedli do prevádzky novú kabínkovú lanovku z Tatranskej Lomnice na Skalnaté pleso so štvormiestnymi kabínkami od československej firmy Transporta Chrudim.

Nová lanovka zvládla prepraviť až 840 osôb za hodinu v oboch smeroch a prekonávala výškový rozdiel 864 metrov. Mala však aj slabinu, prevádzku bolo nutné zastaviť už pri bočnom vetre s rýchlosťou nad 40 km/h, zatiaľ čo visutá lanovka zvládala aj dvojnásobok.

## Zrod novej ozubnicovej železnice Štrba – Štrbské Pleso

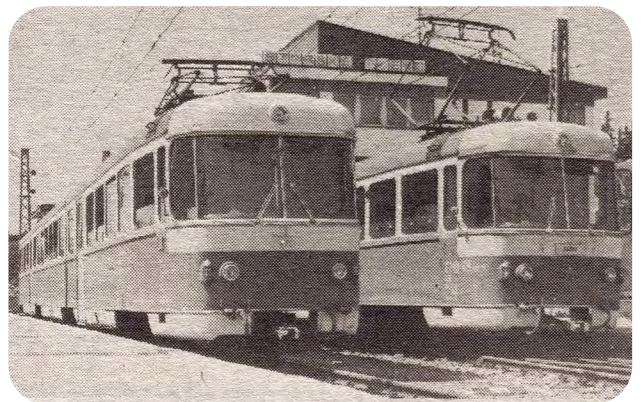
Najväčším dopravným projektom povojnovej éry sa stala výstavba novej ozubnicovej železnice medzi Štrbou a Štrbským Plesom. Pôvodná parná ozubnica bola zrušená v roku 1932 a nahradená autobusovou dopravou, ktorá sa však v drsných zimných podmienkach neosvedčila. Myšlienka na obnovu trate sa zrodila už po druhej svetovej vojne, no definitívne zelenú dostala až vládnym uznesením v roku 1959. Výstavba sa začala v roku 1968 a trvala len trinásť mesiacov.

Do prevádzky bola nová elektrická ozubnicová železnica uvedená 20. februára 1970, tesne pred začiatkom

Majstrovstiev sveta v severskom lyžovaní. Trasa s rozchodom 1 000 mm meria 4,78 kilometra, prekonáva maximálne stúpanie 150 ‰ a je elektrifikovaná jednosmerným prúdom 1 500 V, rovnako ako tatranské elektrické železnice. Prepravná kapacita sa zvýšila päťnásobne oproti pôvodnej parnej prevádzke, z 80 na 500 cestujúcich za hodinu.

## Technický unikát zo Švajčiarska

Nová ozubnicová trať využíva švajčiarsky systém STRUB od firmy Von Roll z Bernu, s oceľovými ozubnicovými tyčami rôznej hrúbky, podľa stúpania trate. Tie majú životnosť až sto rokov. Súpravy tvorili elektrické motorové vozne radu EMU 29.0 a riadiace vozne R 29.0 so zložitým brzdovým systémom, ktorý zaručoval maximálnu bez-



pečnosť aj na prudkých svahoch. Jazda medzi Štrbou a Štrbským Plesom trvala len šesťnásť minút a vtedy išlo o mimoriadne rýchlu a komfortnú dopravu.

## Neuskutočnené vízie

V histórii Tatier vzniklo aj množstvo ambiciózných, no nikdy nerealizovaných projektov. Plány z konca 19. a začiatku 20. storočia počítali napríklad s ozubnicovou železnicou zo Štrbského Plesa na Rysy či lanovkou zo Slavkovského štítu. Najodvážnejší návrh predstavil v roku 1935 architekt Jozef Pfinn – komplexný systém tatranskej okružnej železnice, ktorá mala spojiť Poprad, Tatranskú Lomnicu, Ždiar, Lysú Poľanu a Zakopané.



# Kybernetická bezpečnosť ako strategický záujem

Neustály rozvoj technológií a ich široká dostupnosť prinášajú nielen výhody, ale aj nové hrozby pre kritické systémy štátu a organizácií. Kybernetické útoky môžu narušiť dôveru občanov, spôsobiť ekonomické škody či ohroziť zdravie a životy ľudí.

Autor: ŽT, (red), Snímka: freepik.com

**BRATISLAVA** — Kybernetická bezpečnosť znamená stav, v ktorom sú informačné systémy odolné proti hrozbám, pripravené ich odhaliť, riešiť incidenty, obnoviť dáta a minimalizovať následky. Ide o súbor procesov, pravidiel a technologických riešení, ktoré chránia fungovanie štátu aj organizácií. Riadenie kybernetickej bezpečnosti Slovenskej republiky sa opiera o zákon č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti, vychádzajúci zo smerníc EÚ NIS1 a NIS2. Kybernetickú

bezpečnosť treba chápať ako spoločnú zodpovednosť štátu, organizácií aj jednotlivcov. Každá organizácia by mala aktívne podporovať zavádzanie bezpečnostných opatrení, spolupracovať s partnermi a prispievať k tvorbe spoločných pravidiel a štandardov.

V kybernetickom priestore sa denne objavujú nové hrozby, z ktorých mnohé prerastajú do reálnych útokov. Majú rôznu podobu a intenzitu, no pri ich

zanedbaní môžu vážne narušiť fungovanie a princípy systému kybernetickej bezpečnosti.

## Typy hrozieb:

**Malvér (vírusy, červy, ransomware, spyware)** je škodlivý softvér určený na poškodzovanie systémov, zmenu alebo vymazanie súborov, krádež citlivých údajov (heslá, čísla účtov) alebo odosielanie škodlivých e-mailov a prenosov. Môže ho nainštalovať útočník po preniknutí do siete, ale často sa do zariadení dostane neúmyselným kliknutím na škodlivý odkaz alebo stiahnutím infikovanej prílohy.

**Sociálne inžinierstvo** zneužíva dôveru ľudí, aby ich prinútilo odovzdať prihlasovacie údaje alebo stiahnuť škodlivý softvér. Útočníci sa pritom vydávajú za známu značku, kolegu alebo priateľa a používajú psychologické triky (napr. pocit naliehavosti), aby obeť donútili konať.

**Phishing** je forma sociálneho inžinierstva, kde útočníci cez falošné emaily, textové alebo hlasové správy predstierajú dôveryhodný zdroj a vylákajú kliknutie na odkaz, ktorým ukradnú prihlasovacie údaje. Kampane môžu byť hromadné alebo ciele (spearphishing — napr. falošný životopis pre náborára) a čoraz častejšie využívajú umelú inteligenciu na personalizáciu, čo zvyšuje ich účinnosť a sťažuje odhalenie.

**Ransomware** alebo kybernetické vydieranie, je škodlivý softvér, ktorý zašifruje údaje obeť a požaduje platbu (často v kryptomene) za ich odomknutie. Útok môže spôsobiť výrazné finančné straty a poškodiť povesť organizácie či jednotlivca.

**Kompromitácia firemného e-mailu** nastáva, keď útočník získa kontrolu nad e-mailom firmy alebo partnera a posieľa falošné (phishingové) správy, vydávajúce sa za vedenie, aby oklamal zamestnancov a získal peniaze alebo citlivé údaje.

**Útok zahľtením servera služby (DoS) a distribuovaný útok zahľtením servera služby (DDoS)** - DoS zahľtuje jeden systém alebo sieť tak, že sa stanú nedostupnými pre používateľov. DDoS robí to isté hromadným útokom z viacerých zariadení naraz, čo často vedie k prerušeniu alebo výpadku služby.

**Útoky APT (pokročilé pretrvávajúce hrozby)** sú ciele viacstupňové útoky, pri ktorých útočníci získajú neoprávnený prístup do siete a zostanú neodhalené dlhodobo.

Často ich vykonávajú aktéri z národných štátov alebo etablované skupiny a cieľom je krádež dát alebo sabotáž systémov, najmä vo vládach a veľkých firmách. APT využívajú kombináciu phishingu, malvéru, útokov na identitu a často aj ransomware.

**Vnútorne hrozby** pochádzajú od osôb v rámci organizácie, ktoré vedome alebo neúmyselne ohrozia bezpečnosť. Môže ísť o nespokojných zamestnancov či osoby s prístupom k citlivým údajom, napríklad úmyselné zdieľanie interných dát s konkurenciou alebo neúmyselné odoslanie citlivých informácií nebezpečným kanálom.

Nástroje a taktiky útočníkov sa rýchlo vyvíjajú a často reagujú v reálnom čase na nové zraniteľnosti a metódy sociálneho inžinierstva. Príprava útoku, ako je prieskum, vývoj nástrojov a testovanie, môže trvať mesiace, čo útočníkom dáva časovú výhodu oproti obrancom, ktorí musia reagovať okamžite. Obranné opatrenia preto často prichádzajú neskoro alebo sú nedostatočné, a rastúci trend „**Hacking as a Service**“ navyše umožňuje realizovať sofistikované útoky aj menej skúseným páchatelom.

Napriek rastu schopností útočníkov vzniká zraniteľnosť často aj v ľudskom faktore. Okrem technických dier ju spôsobuje aj **nízke bezpečnostné povedomie, zanedbanie pravidiel alebo vedomé zneužitie prístupu zamestnancami**. Stačí jedno kliknutie na infikovanú prílohu alebo odkaz, ignorovanie základných pravidiel a útočník získa vstup do siete alebo prístup k citlivým údajom.

Zraniteľnosť býva najčastejšou technickou bránou pre útočníkov k obeť. S rozvojom digitálnej spoločnosti ich počet rastie, keďže pri vývoji nových technológií sa často uprednostňuje funkcionálna a dizajn pred bezpečnosťou. Aktualizácie navyše prinášajú nové slabiny, kde na úkor novej funkcionality vznikajú závažnejšie zraniteľnosti a strácajú podporu od výrobcu veľmi skoro po uvedení na trh.

Kybernetickú bezpečnosť v ŽSR zabezpečuje organizačná jednotka Železničné telekomunikácie v spolupráci s odbornými útvarmi pre oblasti podľa kybernetického zákona (elektroenergetika, oznamovacia a zabezpečovacia technika, výmenný uzol internetu a kritickej infraštruktúry). ŽSR ako kritický prevádzkovateľ základných služieb je povinný zo zákona vykonávať každé dva roky nezávislý audit kybernetickej bezpečnosti, ktorý overuje súlad prijatých opatrení so zákonom a identifikuje nedostatky na prijatie nápravných opatrení.



# Európske zdroje zvýšia bezpečnosť a interoperabilitu železníc

V Rušňovom depe Železničnej spoločnosti Slovensko v Košiciach sa 5. novembra uskutočnilo oficiálne odovzdanie grantovej dohody z programu Connecting Europe Facility (CEF) medzi Európskou komisiou, Ministerstvom dopravy SR a železničnými spoločnosťami ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo. Tento akt symbolicky potvrdil pokračujúcu podporu európskych investícií do modernizácie železničnej dopravy na Slovensku.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: ZSSK

**KOŠICE** — Na podujatí sa zúčastnili Magdalena Kopczyńska, generálna riaditeľka DG MOVE (Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu Európskej komisie), Denisa Žiláková, štátna tajomníčka Ministerstva dopravy SR, ako aj vrcholoví predstavitelia železničných spoločností – Ivan Bednárík (ŽSR), Peter Helexa (ZSSK) a Miroslav Hopta (ZSSK Cargo).

Jedným z projektov podporených z grantu CEF je inštalácia európskeho vlakového zabezpečovacieho systému ETCS (European Train Control System) na osobné železničné vozidlá ZSSK. Tento projekt nadväzuje na rozsiahlu modernizáciu infraštruktúry ŽSR a predstavuje významný krok smerom k vyššej bezpečnosti a interoperabilite vlakovej dopravy v rámci európskej siete.

„Aby mohla železnica fungovať ako systém, musia spolupracovať infraštruktúra aj vozidlá. ETCS túto

koordináciu umožňuje a vytvára základ na ďalšie zvyšovanie bezpečnosti a prepojenia,“ uviedol Ivan Bednárík, generálny riaditeľ ŽSR.

ŽSR dlhodobo realizujú projekty podporené z európskych zdrojov, ktoré posúvajú dopravnú infraštruktúru krajiny na úroveň moderných štandardov EÚ. V rámci štvrtej výzvy CEF pre oblasť dopravy vyhlásenej v roku 2024 získali ŽSR takmer 124 miliónov eur na realizáciu dvoch zásadných investícií:

## Modernizácia trate Vydrník — Spišská Nová Ves

Európska komisia prispeje sumou 96,9 milióna eur, ďalších 27,3 milióna eur je zo štátneho rozpočtu. Projekt zahŕňa modernizáciu 10,4 km dlhého úseku a úpravy v staniciach Poprad-Tatry a Spišské Tomášovce.

Súčasťou bude aj nové riadiace centrum. Úsek plynule nadväzuje na už rozpracovaný projekt Poprad – Vydrník, kde ŽSR budujú nový tunel Španí Háj.

## Príprava železničného spojenia Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica SR/UA

Projekt v hodnote 32,1 milióna eur zahŕňa vypracovanie projektovej dokumentácie a vybrané stavebné

práce. Financovaný je z CEF vo výške 27,3 milióna eur, pričom štátny rozpočet pokryje 4,8 milióna eur. Modernizovať sa budú aj výhybky v stanici Barca a trakčná meniareň v Ruskove. Cieľom je posilniť cezhraničné prepojenie s Ukrajinou a zlepšiť interoperabilitu v regióne.

Spoločným cieľom ŽSR a rezortu dopravy je moderná, ekologická a bezpečná železničná infraštruktúra, ktorá bude súčasťou jednotnej európskej siete TEN-T



# Živá diskusia o budúcnosti železnice

O tom, kam smeruje železnica v ére dekarbonizácie a rastúcich cien energií, diskutoval 16. októbra 2025 generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík so študentmi Žilinskej univerzity.

AUTOR a SNÍMKA: Denis Dymo

**ŽILINA** — V živej debате zazneli otázky o tom, ako Európsky Green Deal, emisné povolenky a drahá trakčná elektrina ovplyvňujú konkurencieschopnosť železničnej dopravy. Bednárík upozornil, že zatiaľ čo osobná železničná doprava v Európe rastie, nákladná prechádza krízou, dopravcovia strácajú zákazky, znižujú kapacity a celý sektor čelí tlaku vysokých nákladov.

Diskusiu svojou účasťou podporil aj minister dopravy Jozef Ráž, ktorý ocenil záujem študentov o aktuálne výzvy železničného sektora. Podujatie prinieslo skvelú energiu, otvorené názory a množstvo podnetov do praxe. Ďakujeme Žilinskej univerzite za inšpiratívne stretnutie.

## Záujem o podujatia v Železničnom múzeu SR neutícha

Železničné múzeum Slovenskej republiky v Bratislave aj v sezóne 2025 prilákalo tisíce návštevníkov. Naše podujatia si udržiavajú stabilný záujem verejnosti, pričom ich celková návštevnosť dosiahla približne 10-tisíc ľudí.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: ŽSR

**BRATISLAVA** — Najviac návštevníkov tradične pritiaholo medzinárodné stretnutie historických železničných vozidiel Rendez 2025, ktoré navštívilo 5 436 ľudí. Úspešné boli aj ostatné akcie: Prvý parný deň prilákal asi 1 500 návštevníkov, Noc múzeí a galérií približne 900, Nostalgia železníc – Zvolen 2025 okolo 2 000, Letný parný deň asi 550, Drezinový deň

približne 350 a Ukončenie sezóny navštívilo asi 750 hostí. Treba dodať, že uvedené čísla sú orientačné. Počet návštevníkov, okrem podujatia Rendez, nie je možné presne evidovať, keďže vstup sa nekontroluje a deti do 6 rokov či osoby so ZŤP majú vstup bezplatný. Údaje preto vychádzajú z predaja lístkov a odhadov podľa zaplnenia areálu.



## ŽSR si uctili pamiatku železničiarov

V Železničnom múzeu SR v Bratislave odhalili pamätník venovaný všetkým, ktorí prišli o život na železnici.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Klára Pešková

**BRATISLAVA** — V areáli Železničného múzea SR sa 6. novembra uskutočnil pietny akt, počas ktorého si Železnice Slovenskej republiky v spolupráci s Odborovou asociáciou výpravcov a dispečerov, Klubom priateľov železníc východného Slovenska a Federáciou strojvodcov SR uctili pamiatku železničiarov, ktorí pri výkone služby položili svoj život. Súčasťou podujatia bolo aj slávnostné odhalenie pamätníka venovaného všetkým, ktorým železnica zlomila srdce.

Na spomienkovom stretnutí sa zúčastnili generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík, generálny riaditeľ ZSSK Peter Helexa, generálny riaditeľ ZSSK Cargo Jaroslav Daniška, zástupcovia vedenia, odborových organizácií i zamestnanci. Pamätník má byť symbolickým miestom ticha, úcty a vďaky za službu tým, ktorí zasvätili svoj život železnici. Podujatie tak opäť pripomenulo, že železnica nestojí len na technike, ale predovšetkým na ľuďoch, ktorí ju tvoria.



# Od zlatokopov k turistom

V novembri našu redakciu potešila správa od nášho čitateľa a bývalého železničiara Jozefa Janotu, ktorý nám opísal svoju cestu do USA, konkrétne na Aljašku, kde neobišiel ani tamojšiu železnicu. Ako hrdý bývalý železničiar zozbieral rôzne zaujímavé informácie a prostredníctvom jeho svedectva môžeme teraz nahliadnúť aj my do zákulisia železnice na Aljaške. V minulosti vozila zlatokopov túžiacich po bohatstve, dnes láka turistov z celého sveta na prírodné krásy a pýchu železničného inžinierstva.

AUTOR: Jozef Janota, Denis Dymo, SNÍMKA: J. Janota

**ALJAŠKA** — Železnica Bieleho priesmyku a Yukonu (White Pass & Yukon Route) na Aljaške bola kedysi svedkom jednej z najväčších zlatých horúčok. Dnes je na medzinárodnom zozname historických pamiatok civilného inžinierstva a ročne priláka pol milióna turistov a milovníkov železnice. Keď v roku 1896 prieskumníci objavili zlato v regióne Klondike v Kanade, spustili jednu z najväčších zlatých horúčok. Spojené štáty vtedy sužovala ekonomická kríza a zlaté horúčky v Kalifornii či Colorade už dávno utíchli. Už v roku 1897 smerovali k Aljaške na parníkoch davy ľudí, celkovo až 100 000.

Najkratšia trasa k vysnívanému zlatu viedla z mesta Skagway na juhovýchode Aljašky. Merala 960 km a hneď na začiatku bolo treba prekonať hory týčiace sa nad mestom. Kruté zimy, lavíny, podvýživa, choroby i vraždy si vyžiadali stovky životov a uhynulo viac než 3 000 koní. V ére masívneho budovania železníc sa zrodil aj plán spojiť Skagway s Klondike. K činu sa rozhodli Thomas Tancrede a staviteľ Michael J. Heney. Keď Tancrede pochyboval o možnosti prechodu cez strmé hory, Heney odvetil: „Daj mi dosť dynamitu a tabaku a postavím ti železnicu do pekla.“

Výstavba úzkorozchodnej železnice sa začala v máji 1898. V júli dorazila do Skagway prvá parná

lokomotíva – vôbec prvá na Aljaške. Železnica musela vystúpať na 914 metrov nad morom už na 32 kilometroch, pričom stúpanie dosahovalo miestami až 3,9 ‰. Inžinieri museli zvládnuť ostré zákruty, útesy, mosty a tunely, a zároveň kruté zimy s mrazmi do -50 °C. V lete zas pracovali celé dni, keďže slnko svieti až 17 hodín denne. Na stavbe denne pracovalo 1 000 až 2 000 ľudí.

Napriek nepriazni podmienok bola železnica hotová za neuveriteľných 26 mesiacov. Pracovalo na nej 35 000 ľudí, stála 10 miliónov dolárov a najmenej 35 životov. Použitých bolo 450 ton dynamitu a Heney sa zapísal do histórie. Po skončení zlatej horúčky vozila železnica rudu, až sa v roku 1988 zmenila na turistickú atrakciu. V roku 1994 ju Americká spoločnosť pre civilné inžinierstvo vyhlásila za medzinárodnú historickú pamiatku.

Dnes ponúka viac než 10 výletov, od 3-hodinovej jazdy do Bieleho priesmyku po dvojdňový výlet až do Kanady. Návštevníkom je k dispozícii 69 historických vagónov pomenovaných po riekach a jazerách Aljašky, 20 dieselovo-elektrických a dve parné lokomotívy. Najstarším vozňom je Jazero Emerald z roku 1883 a



## VIANOCE S VÝHODAMI!

Aby boli vaše sviatky ešte radostnejšie, pripravili sme pre vás zľavové kódy, ktoré vám spríjemnia vianočné nákupy a potešia aj vaše peňaženky. Ich platnosť môžete využiť **do konca decembra**.

Zlaté Zrnko – kód **zsr15**

TRAVELKING – kód **ZSRTRAVEL15**

rajhraciek.sk – kód **RAJZSR10**

*platí na tieto značky: JANOD, HABA, KALOO, MONČÍČI, ENGINO, TREFL, BBURAGO, BONTEMPI  
BARRADO, PAOLA RHEINA, MARINA & PAU, COMANSI, SUPERMAG, TEIFOC, EITECH*

Každá cesta vlakom ukrýva svoj príbeh, ... (tajnička križovky).				Pomôcky: pari, tosen, ta	konflikt	burácať, po nemECKY	zbavia chlpov	vodný stavovec	beduínsky plášť z kozej srsti	knokaut (skr.)	liturgické obrady		3. časť tajničky	samurajský meč	
				rozmanito (expr.)								Univerzita Karlova (skr.)			
				4. časť tajničky									predložka zmiernuj intenzitu		
				ľudská bytosť vťahol do seba							krajina inam, po česky				
Autor: Miroslav Lisál	zvuk pri trhaní	2. časť tajničky	bola vo vare štvorček (typ.)					listnatý strom	hrádza (stav.)						
v tento deň					nikel (zn.) popovok			titán (zn.) surovina			vazal (hist.) driek				
maliarska hlinka						milenec (zastar.) pera (bás.)					čes. ľudový súhlas judejský kráľ				
citoslouve bolesti			gibon bieloruský na to miesto				druh papagája nášho letopočtu					obyvateľ Irska	zošívaj		
šachová remiza				1. časť tajničky											
ako (bás.)				kniha máp						kurz cenného papiera					

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** križovky a trom vyžrebovaným pošleme darček. Križovka z minulého čísla: „Ja mám iba sedem. Zacúvajte mi o euro naspäť.“ Výhercovia: Ladislav D., Darina H., Peter B.



## Najkrajšia stanica rozkvitla v Orechovej Potôni

Do súťaže o najkrajšie okolie stanice prišlo vyše 250 záberov. Generálny riaditeľ ŽSR Ivan Bednárík v októbri ocenil dve zamestnankyne za skrášlenie stanice v Orechovej Potôni.

**ORECHOVÁ POTÔŇ** — Ohlas na súťaž prekvapil aj organizátorov. Prišli nám fotografie z celého Slovenska a rozhodnúť o víťazovi bolo naozaj náročné. Každá stanica mala svoje čaro. Po dôkladnom zvažovaní porota na čele s generálnym riaditeľom Ivanom Bednárikom ocenila stanicu Orechová Potôň, kde okolie

doslova rozkvitlo vďaka nadšeniu miestnych zamestnankýň.

Ďakujeme všetkým, ktorí sa do súťaže zapojili a ukázali, že aj železničná stanica môže byť krásnym a ľudsky pôsobiacim miestom, z ktorého cítiť hrdosť aj radosť z práce.



# Ako sa železnica vyrovnáva so zmenou času

Dvakrát ročne sa v Európe posúva čas – raz dopredu, raz dozadu. Kým väčšina ľudí si len upraví hodiny na rúre či v aute, na železnici ide o presne riadený proces, ktorý sa dotýka celej vlkovej dopravy. Železnice Slovenskej republiky musia počas zmeny času zabezpečiť, aby všetky vlaky jazdili podľa platného cestovného poriadku a aby nedošlo k žiadnym nezrovnalostiam v riadení dopravy. Takýto stav nastal aj v noci z 25. na 26. októbra 2025.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Beáta Balga

**BRATISLAVA** — Zmena času sa dotýka predovšetkým prevádzkových zamestnancov, čiže výpravcov, signalistov či vlakových čiat. Pred každou zmenou vydáva prednosta stanice oficiálny rozkaz o prechode na zimný alebo letný čas. Tento rozkaz slúži ako záväzný pokyn, podľa ktorého sa riadia všetky pracoviská. Všetci zamestnanci, ktorých sa služba počas prechodu týka, musia rozkaz potvrdiť svojím podpisom.

Kľúčovým nástrojom pri evidencii údajov je elektronický dopravný denník (EDD), ktorý nahradil pôvodnú papierovú dokumentáciu. Do EDD sa zaznamenáva každá zmena vrátane presného času, kedy došlo k prechodu na zimný či letný režim. Záznam o zmene sa zapisuje červeným písmom, aby bol jednoznačne viditeľný.

## Vlaky počas zmeny času

Najzložitejšia situácia nastáva pri nočných vlakoch. Ak sa čas posúva z tretej hodiny späť na druhú, vlak, ktorý má plánovaný odchod po tretej, musí vo vhodnej stanici čakať túto „duplicitnú“ hodinu. Naopak, pri prechode z druhej na tretiu hodinu, keď sa čas posúva dopredu, vlak automaticky nadobudne zhruba hodinové meškanie.

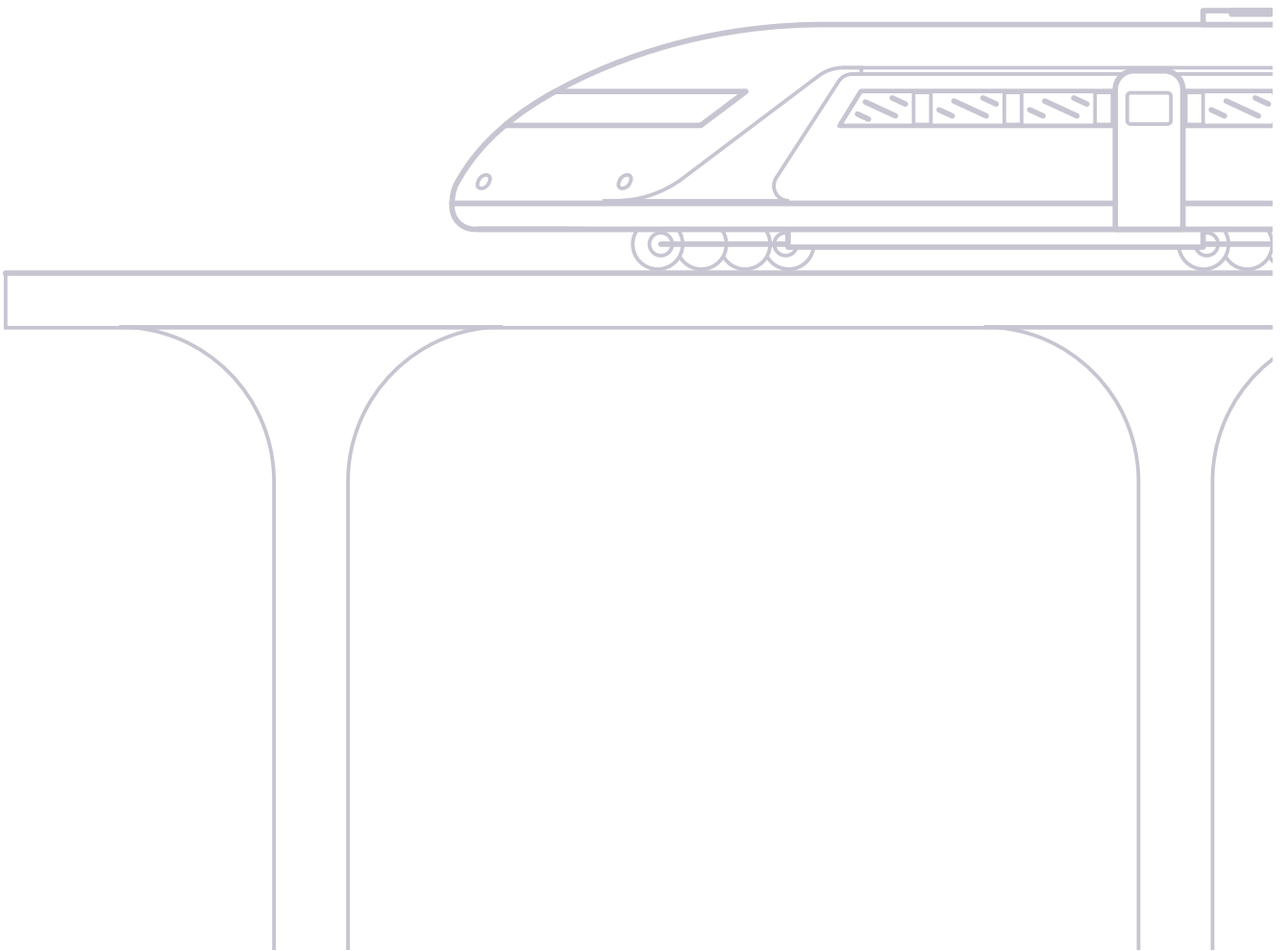
Takéto situácie sú vopred zohľadnené v organizácii dopravy, aby sa minimalizovali komplikácie pre cestujúcich aj prevádzku. O prípadných zmenách informuje cestujúcich výpravca prostredníctvom staničného rozhlasu a tiež vlakvedúci.

Zatiaľ čo v minulosti bolo potrebné manuálne prestavovať hodiny na staniciach, dnes sa väčšina technických zariadení prispôbuje automaticky. Aktuálny čas sa synchronizuje so systémom, ktorý riadi informačné tabule a hlásenia.

## Služba o hodinu kratšia alebo dlhšia

Zmena času ovplyvňuje aj dĺžku pracovných zmien. Nočné služby výpravcov sa vtedy skracujú alebo predlžujú o jednu hodinu. Pri prechode na letný čas je služba kratšia, pri prechode na zimný, naopak, dlhšia. Príslušné úpravy sa, samozrejme, riadne evidujú a kompenzujú.

Zmena času tak pre železničiarov nie je len symbolickým posunom ručičiek, ale procesom, ktorý si vyžaduje presnosť, koordináciu a disciplínu. Na železnici musí všetko fungovať na minútu presne, aj keď sa minúty práve menia.



ZA SKVELOU FIRMOU STOJA SKVELÍ

# L'UDIA



**Minulý rok sme boli v TOP 3,  
pod'me to spolu dokázať znova!**

Hlasujte za ŽSR v ankete Najzamestnávateľ 2025  
a ukážme, že za naším úspechom stoja skvelí ľudia.