

ŽELEZNIČNÝ

Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

FEBRUÁR 2020



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



PLÁN VEREJNÉHO OBSTARÁVANIA A SPRÁVA O STAVE BEZPEČNOSTI JE SCHVÁLENÁ

Na poradách vedenia ŽSR dominovali v uplynulom období najmä ekonomické témy, otázky súvisiace s predajom prebytočného majetku, prípravou a schvaľovaním plánu verejného obstarávania na rok 2020.

AUTOR: Michal Lukáč

BRATISLAVA – Základným podkladom pre tvorbu plánu obstarávania boli nahlásené potreby a požiadavky zo strany všetkých VOJ a odborov GR ŽSR. Plán obstarávania neobsahuje plánované investičné položky, ktoré sa spracovávajú a schvaľujú v rámci plánu investičných akcií, a to nezávisle od plánu obstarávania. Plán obstarávania je zostavený na obdobie kalendárneho roka 2020, pričom definuje plán jednotlivých obstarávaní súvisiacich s tovarom, službami a stavebnými prácami, ktoré budú realizované v roku 2020 (spotreba/čerpanie

z uzatvorených zmlúv bude prebiehať v roku 2020 a v nasledujúcich rokoch).

Ďalšou nemenej významnou témou bolo prejednanie a schválenie Správy o stave bezpečnosti železničnej dopravy, bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, ochrany pred požiarimi a ochrany životného prostredia na sieti ŽSR za rok 2019. Správa podáva hlbší prehľad o bezpečnosti železničnej dopravy a prezentuje jej aktuálny stav bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ochrany pred požiarimi a ochrany životného prostredia za určené predchádzajúce obdobie. Je účinným nástrojom pre porovnanie stavu a vývoja bezpečnosti s predchádzajúcimi obdobiami a v prípade nepriaznivých výsledkov je možné priamo identifikovať oblasť a prijať nápravné opatrenia. Bližšie sa jej budeme venovať v marcovom čísle Semaforu.



Milí kolegovia,

každé číslo Semaforu je niečím nové, niečím iné. A takým je aj toto – februárové. V prvom rade je pre našu redakciu nostalgické. V januárovom čísle sa vám z tohto miesta poslednýkrát prihovorila Ivka Popluhárová. V mene nás všetkých jej chcem poďakovať za roky, ktoré pracovala na ŽSR, za stovky článkov, ktoré napísala, za jej nápady, trpezlivosť a ľudský prístup k nám – kolegom. Na jej ďalšej profesijnej ceste jej prajeme všetko dobré. Prajeme jej najmä zdravie, šťastie, množstvo kreatívnych nápadov, spokojnosť v osobnom, ale aj pracovnom živote a výborný pracovný kolektív.

Príprava Semaforu je teraz v mojich rukách. Ako redaktorka som pokrývala železničarské témy a s mnohými z vás som sa počas rozhovorov v preádzke stretla aj osobne.

V druhom rade je pre nás toto číslo pozitívne. V roku 2019 ŽSR dokončili niekoľko rekonštrukcií, ktoré vám prinášame na ďalších stranách. V priebehu mesiaca február ste opäť vy, železničari, ukázali, že nič nie je nemožné a popasovali ste sa aj s nepriaznivým počasím, ktoré nás zastihlo vo Vysokých Tatrách. Nejde o ľahký terén, ale vám sa podarilo odstrániť takmer všetky škody v priebehu 24 hodín, za čo vám patrí obrovská vďaka. Viac zaujímavostí sa dočítate v našom februárovom čísle.

Semafor je miestom, ktoré má byť nielen o aktualitách, ale aj o vás, železničiaroch. Do marcového čísla, k oslavám MDŽ, hľadáme inšpiratívne ženy, ktoré pracujú u nás na železnici. Ak nejakú poznáte, neváhajte nám na ňu zaslať kontakt a tip v čom je pre vás inšpiráciou. Nebojte sa napísať, veľmi radi sa s vami stretneme.

Teším sa na našu spoluprácu!

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

PRACOVNÉ STRETNUTIE

S VEDENÍM AROS NA GR ŽSR

Na Generálnom riaditeľstve ŽSR v Bratislave sa 23. januára 2020 uskutočnilo pracovné stretnutie vedenia Asociácie železničných dopravcov Slovenska (AROS – Association of Railways Operators of Slovakia) s generálnym riaditeľom ŽSR Igorom Polákom.

AUTOR: (red), SNÍMKA: AROS

BRATISLAVA – Asociáciu železničných dopravcov Slovenska na pracovnom stretnutí zastupovali prezident AROS Ján Biznár a výkonný riaditeľ AROS Ivan Sovič. Na stretnutí zástupcovia asociácie informovali vedenie Železníc Slovenskej republiky o činnosti asociácie a predstavili jej ciele, zámery a úlohy. Vedenie ŽSR privítalo aktivity asociácie a bola dohodnutá úzka spolupráca medzi ŽSR a AROS na spoločných témach a problémoch. Zároveň bolo dohodnuté uskutočňovanie pravidelných pracovných stretnutí vedenia AROS s vedením ŽSR,



Stretnutie generálneho riaditeľa ŽSR Igora Poláka s prezidentom AROS Jánom Biznárom (vľavo) a výkonným riaditeľom AROS Ivanom Sovičom (vpravo).

ktoré sa budú konať minimálne raz štvrtročne. AROS a ŽSR sa budú, podľa potreby na riešenie spoločných tém a problematik, prizývať aj k spolupráci do existujúcich výborov, komisií, pripomienkovaní a podobne.

Asociácia železničných dopravcov Slovenska bola založená v roku 2010 a združuje spoločnosti pôsobiace v oblasti vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy na území Slovenskej republiky. Hlavným účelom asociácie je koordinácia, ochrana a presadzovanie spoločných záujmov jej členov, ako aj podpora rozvoja a prosperity nákladnej železničnej dopravy na Slovensku.

AROS je apolitické neziskové profesijné združenie spoločností pôsobiacich v oblasti vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy na území Slovenskej republiky, reprezentuje svojich členov a zastupuje záujmy prevádzkovateľov nákladnej železničnej dopravy. V súčasnosti zastrešuje asi 90 % súkromných železničných dopravcov na Slovensku, ale dvere asociácie sú otvorené aj ostatným záujemcom, ktorým ide o rozvoj železničnej nákladnej dopravy na Slovensku.

Cieľom združenia je byť partnerom pre medzinárodné železničné organizácie, orgány štátnej správy a manažéra železničnej infraštruktúry Slovenskej republiky v oblasti železničnej nákladnej dopravy, ako aj podieľať sa na odbornej diskusii v oblasti železničnej nákladnej dopravy. Ďalej chce asociácia aktívne uplatňovať oprávnené požiadavky nákladných dopravcov v oblasti rozvoja železničnej nákladnej dopravy na Slovensku a prispievať k napĺňaniu Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030, ako aj ostatných cieľov dopravnej politiky SR v súlade s cieľmi EÚ a hľadať riešenia na zlepšenie podmienok poskytovania služieb železničnej dopravy týkajúcich sa každodennej prevádzky železničnej nákladnej dopravy.

V poslednom rade si asociácia kladie za úlohu pomáhať riešiť nové výzvy, ktoré so sebou prináša rozvoj dopravného trhu, ako aj nové trendy a potreby vznikajúce rozvojom hospodárstva Slovenskej republiky. Svojou činnosťou sa snažia zlepšovať úroveň podnikania v oblasti železničnej dopravy a prepravy a napomáhať vytvárať podmienky potrebné pre rozvoj transparentného a nediskriminačného prostredia.



AROSRAIL.SK

ŽELEZNIČNÚ STANICU V MARTINE DOKONČILI NAČAS

Železnice Slovenskej republiky ukončili za posledný rok niekoľko rekonštrukcií železničných staníc. Zmenou technicko-prevádzkového stavu, ale aj obnovou prvkov infraštruktúry tak prešla aj martinská železničná stanica. ŽSR odovzdali stavenisko zhotoviteľovi stavby firme Adifex 6. decembra 2018 a zmluva firmu zaväzovala dokončiť stavbu do 12 mesiacov odo dňa odovzdania staveniska. Firma vzniknutý záväzok splnila a cestujúci tak od 6. decembra 2019 využívajú novú železničnú stanicu v Martine.

AUTOR: Lucia Lizáková, **SNÍMKY:** Kristián Dedič

MARTIN – ŽSR investovali do rekonštrukcie, vrátane projektovej dokumentácie, ktorú dodala spoločnosť GS Pro, 3 174 628,04 eur. Prestavbou prešiel exteriér aj interiér železničnej stanice. Zrekonštruoval sa železničný zvršok koľají č. 1, 2 a 6, ale aj nástupištia č. 1, 2 a 3, čo sa výrazne podpieše na kvalite cestovania.

Železničné zvršky prešli celkovou obnovou. Staré koľajnice sa vytrhali a zregenerovala sa celá koľaj. Komplexná oprava budovy stanice obnášala nový náter fasády, výmenu okien a dverí, úpravu poškodených prvkov krovu, celej strešnej krytiny a klampiarskych prvkov so zaústením do dažďovej kanalizácie. Úpravou prešli aj vnútorné priestory výpravnej budovy, ktoré využívajú

cestujúci pri čakaní na vlakové spoje, ale aj zamestnanci ŽSR a ZSSK. Rekonštrukcia sa dotkla okrem budovy aj spevnenej plochy pred budovou s možnosťou krátkodobého parkovania pre cestujúcich a pre ľahší prístup k nástupiskám pribudlo aj vonkajšie osvetlenie.

Prestavbou sa myslelo aj na zdravotne znevýhodnených cestujúcich. Vybudoval sa bezbariérový prístup pre imobilných cestujúcich v stanici, ktorým sa dostanú z predstaničného priestoru od mesta pasážou k WC a na kryté nástupište, z krytého nástupištia do vestibulu k pokladniám a z krytého nástupištia ku koľajám. „V rámci zlepšenia prístupu osôb s obmedzenou mobilitou bolo zrekonštruované aj sociálne zariadenie pre imobilných

■ Prebiehajúce rekonštrukčné práce v ŽST Martin.



Novozrekonštruovaná železničná stanica v Martine.



ŽST Martin pred rekonštrukciou.

cestujúcich so vstupom na technológiu Euroklúč," dopĺňa stavbyvedúci Kristián Dedič. V rámci jednoduchšieho prístupu pre znevýhodnených cestujúcich, projektanti zaviedli v stanici aj prvky pre navádzanie slabozrakých a nevidiacich cestujúcich, ktoré sa nachádzajú na perónoch a smerom k pokladniciam.

Komfort a kvalitu cestovania zvyšuje aj prehľad aktuálnych informácií vlakových spojov, ktoré zabezpečuje technológia informačného systému HAVIS. Systém poskytuje informácie o riadení dopravy pomocou informačných hlásení cez staničný rozhlas, ale aj formou vizuálnych informácií zobrazovaných na veľkoplošných obrazovkách, ktoré sú umiestnené v priestoroch železničnej stanice.

Rekonštrukcia výpravnej budovy ŽST Martin – obnova fasády.



REKONŠTRUKCIE MENIA ÚROVEŇ CESTOVANIA

Tempo opráv či rekonštrukcií sa nespomalilo ani minulý rok. V Semafore vás pravidelne informujeme o rekonštrukciách. V januárovom čísle ste si mohli prečítať článok o štyroch výpravných budovách v Kvetoslavove, Orechovej Potôni, Nových Košariskách a Podunajských Biskupiciach, ktoré prešli rekonštrukciou. Aj tento mesiac si predstavíme ďalšie, ktoré sa podarilo v roku 2019 zrekonštruovať. Hlavným cieľom všetkých renovácií bola v prvom rade spokojnosť cestujúcich a zamestnancov, zvýšenie úrovne a kvality cestovania, ale aj zlepšenie orientácie vo vlakových spojoch a pohybe cestujúcich v priestore stanice a mimo nej.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: ŽSR

BRATISLAVA – Rekonštrukcia železničnej stanice Myjava bola v rozpise investičného plánu ŽSR z vlastných zdrojov už niekoľko rokov. V minulosti sa termín začiatku rekonštrukcie posúval kvôli nedostatku financií. V roku 2019 sa ŽSR stanicu podarilo dokončiť.

Cieľom rekonštrukcie bolo zmodernizovanie objektov v obode železničnej stanice, optimalizácia využitia objektov, energetických nákladov, využitia objektov, vybudovanie inžinierskych sietí, modernizácia zabezpečovacích a oznamovacích technologických zariadení, vytvorenie štandardných pracov-

ných podmienok pre prevádzkových zamestnancov, ale hlavne zvýšenie kultúry cestovania.

Plánované náklady na rekonštrukciu boli v rozsahu do 2,8 milióna eur, ktoré sa mierne prekročili a ŽSR tak investovali do komplexnej rekonštrukcie stanice v Myjave 2 999 303,17 eur z vlastných zdrojov.

Zámerom ŽSR nebolo stanicu zrekonštruovať do štandardnej modrej uniformity ako ostatné železničné budovy, ale prihliadalo sa na špecifiká tejto stanice a ponechal sa tak dobový ráz zo začiatku 30. rokov 20. storočia.





PODCHOD V TRNAVE PREŠIEL REKONŠTRUKCIOU

Trnavskí cestujúci od minulého roka nemusia dookola obchádzať stanicu. Železnice Slovenskej republiky pred Veľkou nocou sprístupnili nový podchod v Trnave, ktorý sa nachádza medzi Poštou na Dohnányho ulici a železničnou stanicou. Pozitívum zrekonštruovaného podchodu vidia cestujúci najmä v skratke, ktorá sa vybudovaním podchodu vytvorila. Cestovanie sa skvalitnilo aj imobilným cestujúcim vďaka novému bezbariérovému prístupu k výťahom. V rámci stavebných prác sa v priestore podchodu namontoval aj informačný systém HAVIS, ktorý zahŕňal nainštalovanie informačných tabúľ, rozhlas a kamerový systém. Výhodou informačných tabúľ umiestnených v podchode je aj eliminovanie meškania cestujúcich z dôvodu nedostatočnej orientácie pri prestupoch a nástupoch. V areáli stanice sa dobudovali spevnené plochy a oplotenia pri vstupnom objekte.

VYLEPŠENÁ STANICA V LUČENCI

Lučenecká železničná stanica nás tiež od minulého roka „víta“ vo vylepšenej verzii. Vizuálnu stránku budovy vylepšilo zateplenie, výmena okien, dverí do vestibulu, ale aj nová strešná krytina. V rámci stanice sa vybudovalo nové ústredné kúrenie a plynová kotolňa. Cestujúci tak ocenia komfortné cestovanie aj v zime. Vnútro stanice skrášlila nová dlažba a obklady vo vestibule a nezabudlo sa ani na výmenu starých predajných okienok zamestnancov Železničnej spoločnosti Slovensko za nové. Po rekonštrukcii stanice patrí už aj Lučenec medzi tie, ktoré sú vybavené vizuálnym systémom automatického zobrazovania a informačnými tabuľami.

V okolí stanice sa vybudovali štyri nové nástupištia a jedno krajné nástupište, ktoré bude slúžiť prioritne pre imobilných cestujúcich. Celková dĺžka nástupíšť je 940 metrov. Celkové náklady rekonštrukcie vyšli ŽSR na sumu 3 505 826,91 eur.





FEBRUÁROVÝ VIETOR

POTRÁPIL TATRANSKÝCH TROLEJÁROV

V posledných rokoch sa tuhá zima v Tatrách s celosezónnou snehovou nádielkou a teplotami pod bodom mrazu stáva vzácnosťou. Už teploty nad nulou a dážď spolu s plytkým koreňovým systémom smrekového porastu v okolí trate sú pre zamestnancov železníc varovným signálom. K tomu sa na začiatku februára pridala výstraha 3. stupňa od SHMÚ – „Vietor na horách“, pri ktorej je predpoklad veľkých škôd a ohrozenie ľudských životov.

AUTORI: Martin Rečirár, Marta Puzová, **SNÍMKY:** Martin Rečirár, Ján Gallik

POPRADE-TATRY – Prvá správa o spadnutom strome v km 4,210 pri trakčnej podpere (TP) 114, ktorý zasahuje do priechodného prierezu na ozubnicovej železnici (OŽ) Štrba – Štrbské Pleso prišla 4. februára 2020 o 12.20 hod. z osobného vlaku 8014, ktorý sa musel vrátiť do východiskovej stanice. Na zásah boli vyslaní zamestnanci OTV Poprad služobným

autom, ktorí v spolupráci s pilčíkom odvetvia ŽTS strom zrezali a trať uvoľnili. Podobný scenár sa opakoval aj o 15.09 hod. Opäť spadnutý strom, tentokrát v km 3,406 – TP 89. Trakčné vedenie v týchto prípadoch nebolo poškodené. Zamestnanci OTV Poprad po odstránení druhého spadnutého stromu vykonali prehliadku trate OŽ a medzi TP 103 – 109 našli poškodené trakčné vedenie po páde ďalších stromov. Z dôvodu nepriaznivých poveternostných podmienok a zaistenia bezpečnosti zamestnancov boli opravy trakčného vedenia a odstránenie stromov z trate odložené. Práce pokračovali až 5. februára v ranných hodinách.

Silný vietor neobišiel ani trať Tatranských elektrických železníc (TEŽ). 4. februára o 17.28 hod. v km 27,800 strom opretý o trakčné vedenie znemožnil prechod osobného vlaku 8126 v úseku Vyšné Háj – Štrbské Pleso. Trať bola uvoľnená až o 21.14 hod., pretože výjazd trolejárov skomplikovala štátna cesta, ktorá bola v smere od Popradu do odstránenia spadnutých stromov dočasne uzavretá.

Situácia sa opakovala aj 5. februára. O 2.28 hod. pri uvoľňovaní trate pluhom hlásili zamestnanci od-



vetvia ŽTS opreté stromy o trakčné vedenie v km 24,120 a 25,470. Podobne ako na OŽ aj na TEŽ, z dôvodu zaistenia bezpečnosti zamestnancov OTV Poprad, boli stromy odstránené a osobná doprava obnovená až po zlepšení poveternostných podmienok.

Celkovo vietor vyvrátil alebo zlomil sedem stromov. V piatich prípadoch boli stromy opreté o trakčné vedenie a, našťastie, nedošlo k jeho poškodeniu. Značné problémy SMSÚ EE TV Poprad spôsobilo poškodenie trakčného vedenia na OŽ, pretože pracovisko nedisponuje koľajovou mechanizáciou s vlastným pohonom pre túto trať. Na opravu trakčného vedenia sa využíva upravený vagón, ktorý tlačí električka OŽ – „zubačka“. V prípadoch ako bol tento, keď ja trať nezjazdná, musia zamestnanci pracovať len s použitím rebríkov, čo je pri oprave spadnutého trakčného vedenia, ktoré je nutné zdvihnúť do výšky 550 cm, vždy veľmi náročné na organizáciu práce a zaistenie bezpečnosti všetkých pracovníkov.

Práca z rebríkov si vyžaduje oveľa viac námahy a času, ako práca z koľajových mechanizmov, ktoré majú zabudované výsuvné plošiny či pohyblivé ramená. Takýto mechanizmus však na ozubnicovej železnici nemáme. Na nezjazdnosť trate však vždy doplácajú cestujúci. V uvedených dňoch obzvlášť, pretože z dôvodu nebezpečenstva nebola zavedená náhradná autobusová doprava pre OŽ ani pre TEŽ. Štrbské Pleso bolo na istý čas „odrezané od sveta“.



V roku 2019 spadlo na trakčné vedenie vo Vysokých Tatrách sedem stromov. Z toho trakčné vedenie bolo poškodené šesťkrát. Február 2020 toto číslo pokoril. Na trať OŽ spadol 10. februára 2020 ôsmy strom. Popradským trolejárom patrí veľké uznanie za ich namáhavú prácu pri sprejzadzňovaní trate v tak náročnom teréne, aký je vo Vysokých Tatrách.



ČERPANIE SOCIÁLNEHO FONDU ŽSR ZA ROK 2019

Pre lepšiu informovanosť si Odbor riadenia ľudských zdrojov pre vás pripravil prehľad o dodržiavaní zásad pri vyúčtovaní cestovných náhrad z pracovnej cesty, ako aj o čerpaní prostriedkov sociálneho fondu v uplynulom roku. Viac sa dozviete v nasledujúcich riadkoch.

AUTOR: Odbor ľudských zdrojov, SNÍMKA: unsplash.com

BRATISLAVA – Tvorba sociálneho fondu (SF) v ŽSR pozostáva z úhrnu zostatku SF z predchádzajúceho roku, povinného prídeltu do fondu, ktorý je vo výške 0,6 % súhrnu hrubých miezd a ďalšieho prídeltu dohodnutého v Kolektívnej zmluve ŽSR 2019 – 2020 vo výške 0,5 % súhrnu hrubých miezd. Rozpočet SF na príslušný rok je schvaľovaný po dohode so zástupcami odborových organizácií.

V rámci realizácie sociálnej politiky poskytujeme zamestnancom zo Sociálneho fondu ŽSR príspevky na stravovanie, regeneráciu zamestnancov, rekreáciu v účelových zariadeniach ŽSR, na jednorazovú sociálnu výpomoc, príspevky na činnosť odborových organizácií, ako aj na peňažné dary pre darcov krvi a pri pracovných výročiach.

Celkové čerpanie SF za rok 2019 predstavovalo čiastku 1 721 898,39 eur.

Podrobné vysvetlenie tvorby a použitia SF, ale aj konkrétnych príspevkov je zadefinované v Kolektívnej zmluve ŽSR 2019 – 2020 v Prílohe č. 2 – Sociálny fond.

Najvyššia čiastka v rámci čerpania SF za minulý rok bola poskytnutá na stravovanie v sume 620 458,90 eur, čo je 36 % z celkového vyčerpaného objemu SF. Príspevok na jedno hlavné jedlo sa zo sumy 0,20 eur v roku 2018 zvýšil v kolektívnej zmluve na 0,28 eur.

V rámci príspevku na jednorazovú sociálnu výpomoc bolo vyplatených 164 412 eur. Zamestnancom, ktorí boli dlhodobo práceneschopní v trvaní súvisle minimálne 60 kalendárnych dní, bola vyplatená suma 111 220 eur a pri mimoriadne ťaživej životnej situácii suma 376 706 eur. Na peňažné dary pri pracovných výročiach bolo poukáza-



ných 237 670 eur a pre darcov krvi – držiteľov Jánskeho plakety a plakety prof. Kňazovického celkom 42 411 eur.

Príspevok na rekreačný pobyt zamestnancov v určených zariadeniach ŽSR a v zariadeniach vo vlastníctve alebo v prenájme odborových organizácií bola použitá čiastka 66 480,50 eur. Regenerácia pracovnej sily bola realizovaná v objeme 544 499 eur.

Príspevok na činnosť odborových organizácií zahŕňa úhradu nákladov odborových organizácií vynaložených na kolektívne vyjednávanie, najmä na prípravu na spracovanie analýz a expertíz, vzdelávanie, kopírovacie a telekomunikačné služby v sume 45 967 eur.

Dohodou medzi zástupcami zamestnancov a zamestnávateľom v Dodatku č. 2 KZ ŽSR 2019 – 2020 prišlo k navýšeniu výšky príspevku jednorazovej sociálnej výpomoci zo SF pri smrteľnom pracovnom úraze na 5 000 eur.

V súčasnosti pripravujeme návrh čerpania SF pre rok 2020, v ktorom bude dôležité dohodnúť aj spôsob poskytovania príspevku na regeneráciu pracovnej sily, či už vo forme jednotného finančného príspevku, alebo jeho použitím na organizované akcie v rámci VOJ. Túto dohodu môžete ovplyvniť aj vyjadrením vášho názoru prostredníctvom zástupcov odborových organizácií.

CESTOVNÉ NÁHRADY

V zmysle § 3 zákona NR SR č. 283/2002 Z. z. o cestovných náhradách má zamestnávateľ povinnosť určiť zamestnancovi podmienky na pracovnej ceste. Pracovná cesta je čas od nástupu zamestnanca na cestu na výkon práce do iného

miesta ako je jeho pravidelné pracovisko, vrátane výkonu práce v tomto mieste do jej ukončenia.

Vedúci zamestnanec, ktorý vysiela zamestnanca na pracovnú cestu, je povinný zamestnancovi vopred písomne určiť miesto nástupu, miesto výkonu práce, čas trvania, spôsob dopravy a miesto skončenia pracovnej cesty. Okrem týchto zásadných náležitostí mu môže určiť aj iné podmienky pracovnej cesty pričom je povinný prihliadať na oprávnené záujmy zamestnanca.

Po predchádzajúcej dohode so zmluvným partnerom je napríklad možné určiť zamestnancovi aj použitie cestného motorového vozidla iného subjektu. Toto nie je v rozpore so zákonom o cestovných náhradách. Odvoz cestným motorovým vozidlom môže byť tiež uvedený priamo v pozvánke na príslušnú akciu (čo je najlepšie). V takomto prípade je potrebné uviesť na prednej strane cestovného príkazu v riadku Určený dopravný prostriedok aj evidenčné číslo vozidla (EČV), prípadne aj názov firmy.

Pri určenom spôsobe dopravy zamestnanec nemôže svojvoľne použiť iný dopravný prostriedok (napr. vlastné motorové vozidlo). Zmenu v určených podmienkach realizácie pracovnej cesty je zamestnanec povinný predložiť bezodkladne na schválenie a využiť na to všetky dostupné prostriedky, vrátane telefonického hovoru, resp. e-mailu. Táto situácia môže nastať napríklad v prípade meškania spoja, zlých poveternostných podmienok, zo zdravotných dôvodov a podobne.

Zamestnanec by mal do 10 pracovných dní od skončenia pracovnej cesty predložiť zamestnávateľovi písomné doklady potrebné na vyúčtovanie pracovnej cesty. Zamestnávateľ vyúčtuje následne cestovné náhrady. Najdlhšie však do konca kalendárneho mesiaca nasledujúceho po kalendárnom mesiaci, v ktorom boli predložené písomné doklady.





DEJINY ŽELEZNICE V OBRAZOCH

Históriu niekedy lepšie ako slová zachytí obraz či fotografia. V minulosti sa na železnici najčastejšie fotila a dokumentovala výstavba železničných tratí. Aj u nás v archíve uchová-
vame fotografický materiál, ktorý by sme vám chceli na tomto mieste predstaviť.

AUTOR: Daša Krčová, **SNÍMKY:** Archív ŽSR

BRATISLAVA – Fotografie uložené v našom archíve by sme mohli rozdeliť do troch veľkých skupín. Patria sem fotografie a albumy vydávané pri príležitosti otvorenia tratí alebo ich výročí, fotografie zachytávajúce vozne a lokomotívy a potom sú tu albumy, ktoré by sme mohli nazvať aj ako inventárne alebo katalógy. Do prvej skupiny, ktorú vám dnes priblížime, patria fotografie zachytávajúce výstavbu konkrétnych tratí či rekonštrukčné práce na železničných tratiach.



Košicko-bohumínska železnica sa začala stavať už v roku 1867 a posledný úsek bol odovzdaný do prevádzky v roku 1872. Práve z tohto roku pochádza aj najstarší a jeden z najvzácnejších fotoalbumov uložených v našom archíve. Je viazaný v ozdobnej koženej väzbe a obsahuje vyše 80 fotografií, na ktorých sú zachytené nielen železničné stanice a pohľady na trať, ale aj jej okolie, príroda či mestá, cez ktoré železnica prechádzala. Niektoré fotografie sú až z roku 1871 a vyhotovili ich fotografi Alexander Schild a Eugen Geissler. Album z výstavby Košicko-bohumínskej železnice je výnimočný aj svojím vekom, pretože neexistuje veľa fotografií z tohto obdobia. Dokonca ho náš archív zapožičal aj na otvorenie Múzea fotografie, kde vystavovali najstaršie fotografie zo Slovenska. Okrem tohto fotoalbumu máme v archíve aj 20 veľkoformátových fotografií zachytávajúcich Košicko-bohumínsku železnicu. O sto rokov neskôr bol vydaný fotoalbum Pamätný album pri príležitosti 100. výročia Košicko-bohumínskej trate, aj keď bol zameraný skôr na pamätnú jazdu.

Asi najviac zdokumentovanou výstavbou železničnej trate je trať z Nového Mesta nad Váhom cez Myjavu až po Veselí nad Moravou. Táto trať sa postupne odovzdávala do prevádzky v rokoch 1927 až 1929. Celá výstavba bola detailne dokumentovaná. Fotografovanie mali na starosti technici Šeda a Šulc. Ich práca je uložená až v desiatich fotoalbumoch. Z výstavby tejto trate sa nám zachovali ďalšie dva fotoalbumy, a to konkrétne výstavba prvého úseku, kde je autorom fotograf Jáchymek



Fotografia z albumu Dráha Veselí n. Moravou – Nové Mesto n. Váhom.

a druhý úsek 6b., ktorý vydali B. Ruml a B. Hollman. Zachovali sa aj jednotlivé fotografie z výstavby tunelu pod Poňanou, ktoré nie sú založené v žiadnom albume.

V neskoršom období bolo dobrým zvykom pri príležitosti otvorenia trate vydávať pamätné spisy o výstavbe a k nim prislúchal aj fotoalbum. V roku 1928 sa začalo s výstavbou jednokoľajnej dráhy z Handlovej do Hornej Štubne a v roku 1933 vyšiel aj pamätný spis o tejto stavbe spolu s fotoalbumom. V tradícii sa pokračovalo aj v neskoršom období, keď napríklad v roku 1943 vyšiel pamätný spis spolu s fotoalbumom o stavbe trate Strážske – Prešov.

Okrem výstavby sa trate museli aj rekonštruovať. Rekonštrukčné práce prebiehali aj v roku 1919 a boli vykonávané železničným vojskom. Ich práca je zachytená v albume První rok vojenské železniční práce stavební na Slovensku. Rekonštrukčné práce prebiehali najčastejšie po druhej svetovej vojne. Jedna takáto rekonštrukcia je zdokumentovaná v albume Rekonštrukčné stavby na trati Banská Bystrica – Dolná Štubňa z roku 1946. Ďalšou zo zaujímavostí v našom archíve je aj album, ktorý vydala firma První moravská továrna na vodovody a pumpy Ant. Kunz – Hranice. Táto firma budovala vodovod pre stanicu Horná Štubňa a zdokumentovala aj jeho výstavbu vo fotoalbume Vodovod pro nádraží Horná Štubňa.

Z výstavby tratí máme v archíve viacero historických albumov. Zaujímavosť a sympatizanti železnice si môžu podrobný zoznam fotoalbumov alebo obalov s fotografiami pozrieť na internetovej stránke www.zsr.sk.



Rekonštrukčné práce vykonávané železničným vojskom z albumu První rok vojenské železniční práce stavební na Slovensku.

II. SVETOVÁ VOJNA ZDEVASTOVALA ŽELEZNICE



Trat Strážske – Kapušany pri Prešove bola sprevádzkovaná 5. septembra 1943 a krátko na to bola ťažko poškodená ustupujúcou nemeckou armádou. Okrem iného odstrelili aj viadukt pri Pavlovciach.

Tento rok si pripomínáme 75. výročie skončenia najväčšieho ozbrojeného konfliktu v dejinách ľudstva – 2. svetovej vojny, ktorého výsledkom boli najmä obrovské straty na ľudských životoch a nevyčísliteľné škody. Ničenie a pustošenie sa nevyhlo ani železnicám na Slovensku, keďže železničná doprava mala strategický význam v národnom hospodárstve a vo vojnových otázkach.

AUTOR: Michal Tunega,
SNÍMKY: Archív ŽSR

BRATISLAVA – Železnice boli na našom území poškodené nielen pri bojoch a bombardovaní, ale najmä v závere vojny pri ústupe nemeckých vojsk, pre ktoré bolo dôležité, aby za sebou nenechávali použiteľné trate pre potreby nepriateľa. Vo výsledku bolo z 3 506 km vtedy existujúcich tratí zničených 2 498 km.

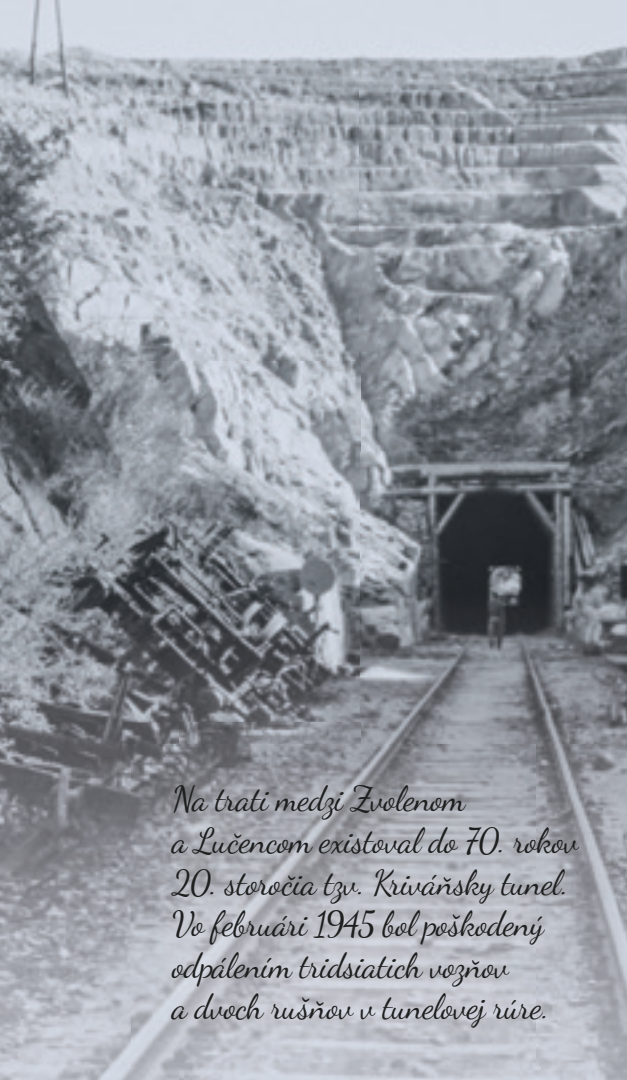
Zachránený zvyšok však tvorili nesúvislé úseky, na ktorých nebolo možné prevádzkovať zmysuplnú dopravu. Ustupujúci Nemci ničili mosty, tunely a objekty dôležité pre prevádzku.

V mnohých prípadoch prebiehalo ničenie mimoriadne odborne a sofistikovane. Dôraz kládli na

dosiahnutie čo najväčších škôd a maximálneho sťaženia ich následnej obnovy.

Vďaka šťastnej náhode sa podarilo fotografie, resp. niekoľko albumov s približne 5 000 negatívmi zachovať do dnešných dní a sú súčasťou zbierok Železničného múzea Slovenskej republiky.

Fotografie pravdepodobne zachytil zamestnanec vtedajšieho Povereníctva dopravy, keď spolu s komisiou dokumentovali povojnové škody v oblasti dopravy. O následkoch 2. svetovej vojny preto nechajme rozprávať fotografie z rôznych železničných kútov Slovenska...



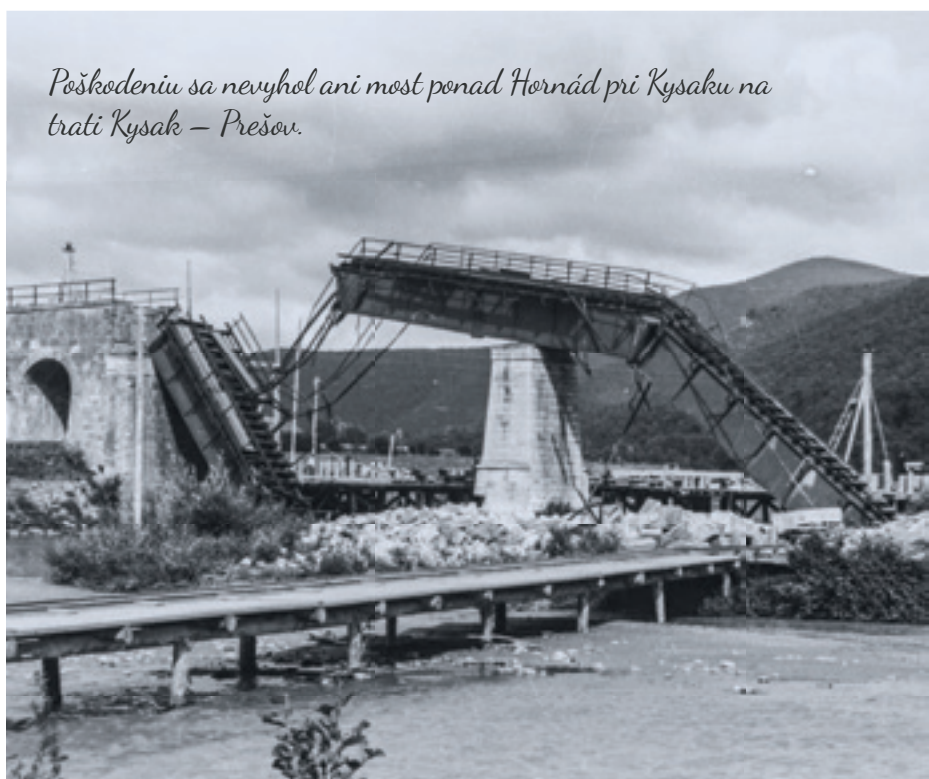
*Na trati medzi Zvolenom
a Lučencom existoval do 70. rokov
20. storočia tzv. Kriváňsky tunel.
Vo februári 1945 bol poškodený
odpálením tridsiatich vozňov
a dvoch rušňov v tunelovej rúre.*



*Nemecká armáda umiestnila 15. apríla 1945 pod Strečnom päť
parných rušňov na jeden most a niekoľko vozňov na druhý.
Odpálila ich spolu s ďalšími vozňami v príľahlých tuneloch.*



*Použitím špeciálneho vozidla –
akéhosi pluhu, tzv. Schienenwolf-u.
Ustupujúca nemecká armáda
ním doslova orala koľaje
v staniciach a na
tratiach.*



*Poškodeniu sa nevyhol ani most ponad Hornád pri Kysaku na
trati Kysak – Prešov.*

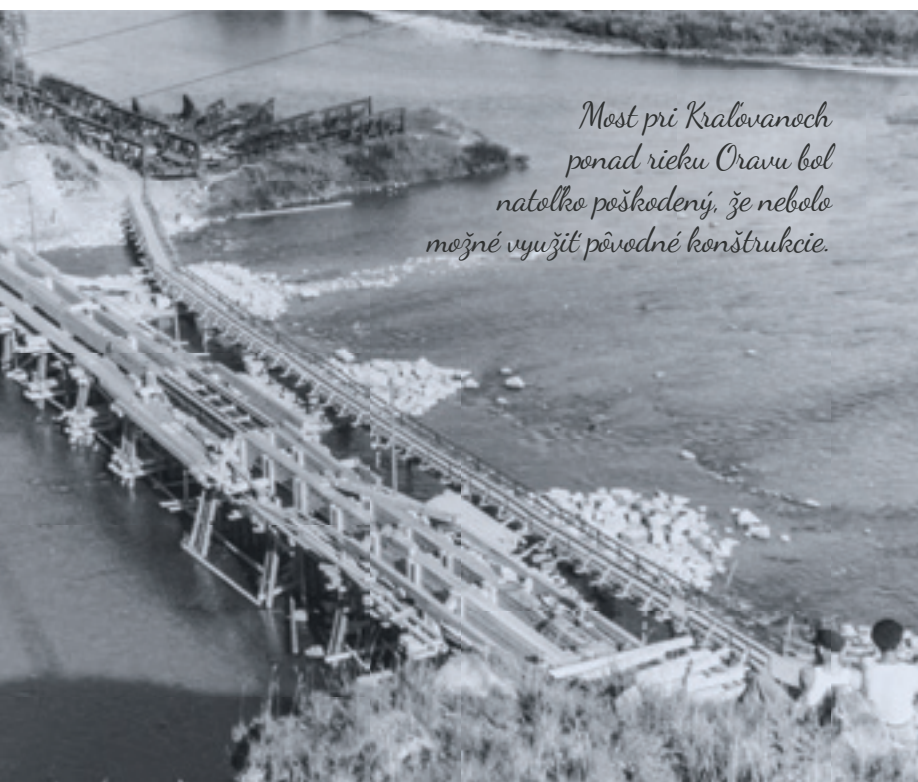


Výpravná budova v Humennom bola ťažko poškodená požiarom.

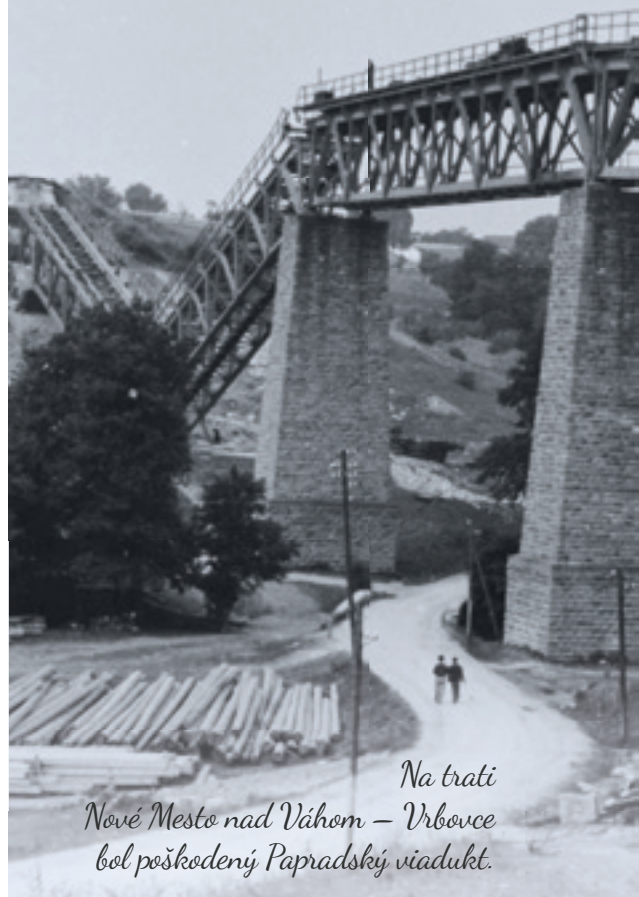
Most pri Hlohovci, dlhý 290 metrov, bol tak poškodený, že nebolo možné uvažovať o oprave jednotlivých železných konštrukcií. Tie boli na viacerých miestach prestrelené a poskrúcané.



Most pri Kralovanoch ponad rieku Oravu bol natolko poškodený, že nebolo možné využiť pôvodné konštrukcie.



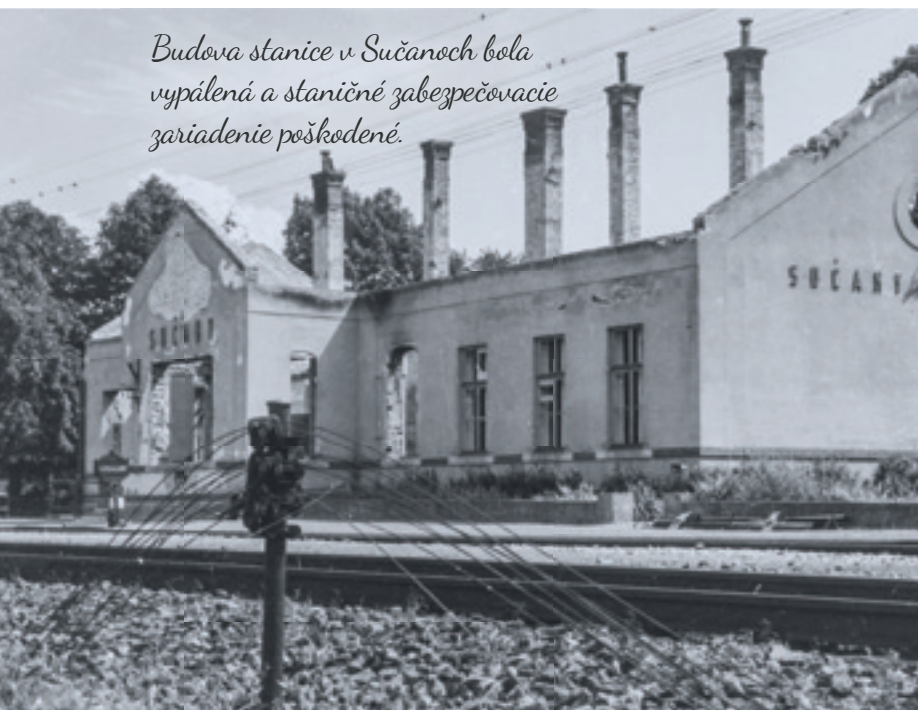
*Na trati
Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce
bol poškodený Papradský viadukt.*



*Železničnú stanicu Bratislava-východ
zasiahlo 26. marca 1945 spojenecké
bombardovanie. Škody tiež narástli
po požiari zasiahnutého
vlaku s muníciou.*



*Budova stanice v Sučanoch bola
vypálená a staničné zabezpečovacie
zariadenie poškodené.*



POKRAČUJE PRÍPRAVA NOVÉHO SPOJENIA DRÁŽĎANY – PRAHA

Zástupcovia Správy železníc sa v Drážďanoch zúčastnili rokovania pracovnej skupiny ministerstiev dopravy Českej republiky a Spolkovej republiky Nemecko. Skupina pokročila v príprave medzinárodnej zmluvy, ktorá zaistí výstavbu a prevádzku významného európskeho projektu. Úsek VRT Praha-Vysočany – Lovosice/Litoměřice je súčasťou hlavnej transeurópskej dopravnej siete, ktorá má byť dokončená do roku 2030.

AUTOR: TS Správa železníc

PRAHA – Pre nemeckú časť projektu nového železničného spojenia Drážďany – Praha bolo v minulom roku na území Slobodného štátu Sasko otvorené územné riadenie. Počas neho sa posudzoval aj variant predĺženia tunelu pod Krušnými horami. Správa železníc preto preverí možné dopady na českú časť projektu.

V súčasnej dobe Správa železníc pripravuje verejné zákazky na prevedenie geodetického zmapovania koridoru pre plánovaný úsek RS 4 VRT Praha-Vysočany – Lovosice/Litoměřice a prevedenie geolo-

gického a prírodovedného prieskumu. Okrem toho tiež požiada o aktualizáciu zásad územného rozvoja dotknutých krajov, čo je krok potrebný pre získanie územného rozhodnutia. Pre tieto činnosti Správa železníc využíva priebežné výstupy zo Štúdie použiteľnosti nového železničného spojenia v úseku Praha – Drážďany.

Nová trať nebude mať význam len pre medzinárodnú dopravu, ale významne zrýchli aj spojenie Ústeckého kraja s Prahou a prispeje k ekonomickému rozvoju celého regiónu.

SPRÁVA ŽELEZNÍC TENTO ROK DOPLNÍ ZÁVORAMI ĎALŠÍCH 39 PREJAZDOV

Správa železníc pokračuje v trende zvyšovania bezpečnosti na železničných priecestiach a v tomto roku doplní závory na 39 prejazdoch. Štatistiky mimoriadnych udalostí, ktoré spôsobujú vodiči motorových vozidiel na priecestiach, potvrdzujú, že sa tento prístup osvedčil.

AUTOR: TS Správa železníc

PRAHA – „Štatistiky skutočne verifikujú klesajúci trend vo vývoji počtu nehôd na priecestiach. Tento fakt potvrdzuje, že masívne investície Správy železníc do zabezpečenia priecestí v uplynulých rokoch majú svoje opodstatnenie a už sa začínajú prejavovať v praxi,“ hovorí generálny riaditeľ Správy železníc Jiří Svoboda.

V tomto roku Správa železníc doplní závory na osemnástich priecestiach na cestách prvej triedy. Na komunikáciách druhej triedy potom dôjde k doplneniu na desiatich prejazdoch a na cestách tretej triedy pôjde o jedenásť inštalácií závorových brvien. Popri tom bude ďalších trinásť prejazdov situovaných na cestách tretej triedy a budú doplnené o výstražnú svetelnú signalizáciu.

Vývoj počtu mimoriadnych udalostí na železnici v Českej republike nie je výrazne odlišný od zvyšku Európy. Podľa štatistík pripadá v Českej republike 2,6 obetí na 1 000 priecestí, zatiaľ čo v EÚ ide o 2,8 obetí na rovnaký počet priecestí. Závory vyšetrovania nehôd na železničných priecestiach ukazujú, že najväčší podiel na ich vzniku nehôd je spôsobený nepozornosťou a porušovaním pravidiel cestnej premávky zo strany vodičov motorových vozidiel. K najčastejším prehreškom patrí nedodržanie maximálnej povolenej rýchlosti, nerešpektovanie signalizácie a nedostatočná pozornosť.

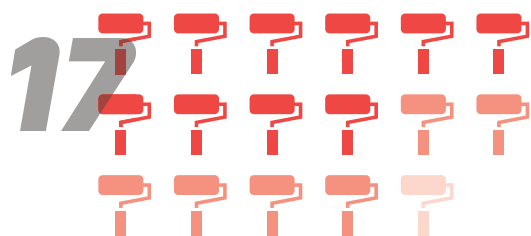
Napriek všetkým negatívnym faktorom sa darí počet nehôd na železničných priecestiach v dlhodobej perspektíve znižovať.

AKO DOPADLI ŠTANDARDY ŽELEZNIČNÝCH STANÍC, ZASTÁVOK A TRATÍ?

Štandardy železničných staníc, zastávok a tratí vychádzajú zo záverov materiálu o jednotnej vízii železničného sektora SR a strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, ktorý bol schválený uznesením vlády SR v roku 2014. Ich cieľom je zvýšenie kvality infraštruktúry pre cestujúcich, ale aj správy a údržby železničnej infraštruktúry.

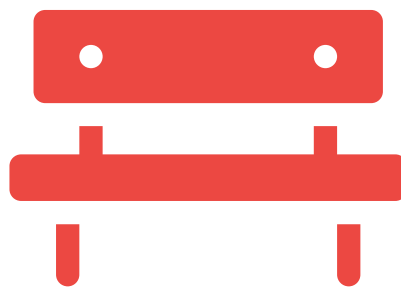
AUTOR: Lucia Lizáková, PIKTOGRAMY: flaticon.com

BRATISLAVA – Za rok 2019 prešlo kontrolou 1 299 štandardov. Pri kontrolách boli zistené nedostatky v jednotlivých staniciach, za ktoré boli udelené sankcie MDV SR.



Najviac sankcií (17) bolo v kategórii „**vzhľad a funkčnosť budov a zariadení**“. „S nedostatkami štandardov v jednotlivých dopravných bodoch, s ktorými ŽSR rátali, sú od sankcií oslobodené. Boli zistené nedostatky štandardov, ktoré ŽSR, nevedia úplne vylúčiť, ako napríklad grafity, prach či smeti,“ špecifikoval Peter Šebo zo Správy majetku.

ŽSR sa z roka na rok snažia čo najlepšie prispôbovať stanice potrebám cestujúcich. Umiestňujú sa nové lavičky, budujú sa nové prístrešky či zastrešenia nástupišť. Dôraz sa kladie najmä na výzor samotnej výpravnej budovy, resp. prístrešku zastávky, ale aj na všetky priestory, ktoré sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stanice či zastávky (parkovisko, park a i.). Z hľadiska „**vybavenosti železničných staníc**“ bol sankciovaný len jeden dopravný bod v Oblastnom riaditeľstve Trnava.



Oblastné riaditeľstvo Košice dostalo ako jediné pokutu v kategórii „**bezpečnosť**“, kde sa hodnotí napríklad prístupnosť priestorov na nástup a výstup do vlaku, napr. v zimnom období.

Pri kontrole najlepšie obstála kategória „**informovanosť cestujúcej verejnosti**“, kde nebola udelená ani jedna sankcia.



Štandardy železničných staníc, zastávok a tratí sú prílohou „Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry“ medzi MDV SR a ŽSR od roku 2015 a v roku 2020 bude platiť aj dodatok č. 6.



ZA VYSVEDČENIE

JAZDA ELEKTRIČKOU

Začiatok februára sa deťom spája s polročným vysvedčením. Pre niektorých je tento deň obľúbený, pre iných nie. Trenčianska električková železnica je známa práve svojím rôznorodým programom určeným najmä pre deti a ich rodičov. Tento rok si 1. februára pripravili pre deti jazdu za polročné vysvedčenie. A čo je najlepšie, zúčastniť sa mohlo každé dieťa!

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKY: Impulz.Press

TRENČIANSKA TEPLÁ – Cestovným lístkom na jazdu električkou poslužil deťom práve polročný výpis známok. Ten si cestou v električke držali deti s úsmevom v rukách. Do úvahy sa nebrali len vysvedčenia so samými jednotkami, ale každé vysvedčenie, bez ohľadu na známky. „Žiadne dieťa tak nebolo smutné a diskriminované za prospech a pre deti to bola krásna akcia,“ opisuje organizátor akcie a riaditeľ TREŽ Dušan Nosál. Cieľ organizátorov bol odmeniť deti za ich polročné úsilie v škole a odmenou im bolo množstvo malých aj veľkých účastníkov, ktorých dokopy prepravili 494.



Električka prepravovala počas dňa trikrát, svoju jazdu začala tradične v Trenčianskej Teplej a zakončila ju v kúpeľnom meste Trenčianske Teplice. Na konečnej zastávke v Trenčianskych Tepliciach čakal na návštevníkov pripravený horúci citrónový čaj a pre rodičov, ktorí sprevádzali svoje deti teplý punč. Organizátori obohatili výlet o prehliadku depa električiek s detským modelovým koľajiskom, ktorú doplnili prehliadkou dopravnej expozície.

KRÍŽOVKA A SUDOKU

– No, vy ste sa teda vyznamenali... Susedovi ste ukradli prasa. Len hanbu robíte rodine! – <i>hovorí sudca.</i> – Kdeže... – tajnička				Pomoc: alkana, hara, oe, Padova	starší typ televizorov	Pavol, po česky	raj	ronenie (bás.)	starorím. peniaz	zoťal	Pomoc: atabek, operas, parita	nejako, zhruba	EČV okr. Levoča	chod'	
				značka cigár								arabské mužské meno			
				3								4			
				zvislá jaskyňa					akým spôsobom			loj			
				situácia					ohrada			2	anglická plošná miera		
Jozef Vysočani	zbavil peria šklbaním	1	severské muž.meno vládca emirátu				plávací ústroj rýb obyvateľ star. Trácie								
čistil ometaním						tálium (zn.)			neodborník						
						zodieral			klesala						
kmeňový čaroдейník						stepný vták				na ktorom mieste					
						jeden zo zmyslov				austrálsky papagáj					
plochý nástroj na štiepanie					spočítal						irídium (zn.)				
					ohraničená plocha						rímskych 51				
Local Internet Registry (skr.)				liehovina z ryže				dolu, nadol					čin, skutok		
								mesto v Taliansku							
EČV okr. Banská Štiavnica			kypril zem pluhom				prak (nár.)								
							láka, vábi								
tatársky náčelník						africký štát					tlak krvi (skr.)				
						príkrývka na kone					domáce zvierat				
vznášajú sa v povetří						lúšti				roh miestnosti					
						nebdi				dĺžka života					
	existujú	značka jednotky oersted			zjednotiteľ Slovanov				predložka (v)			osobné zámeno	popevok		
					Okresný výbor (skr.)				typ rus. lietadiel						
5															
Ústavný súd (skr.)			ľahký nákladný automobil				trváca teplomilná rastlina								

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

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

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

BLAHOŽELÁME

Do klubu 50-níkov sa v mesiaci február pripojil aj náš kolega, dopravný námestník ŽST Plešivec **Ján Kotlarčík**. K narodeninám ti prajeme veľa zdravia, radosti, nech ťa netrápia žiadne starosti, aby o dobré nápady nebola núdza a kopla ťa vždy tá správna múza.

Všetko najlepšie prajú kolegovia ŽST Plešivec.



Okrúhle jubileum 50 rokov v decembri oslávil **Igor Galovič** – výpravca v Železničnej stanici Plešivec. Na železnici pracuje už 31 rokov. Pri tejto príležitosti mu **kolektív ŽST Plešivec** želá pevné zdravie, rodinnú pohodu, spokojnosť a stále úsmev na tvári.



Krásne životné jubileum 50 rokov oslávil 18. decembra náš kolega **Marián Pustay**, návestný majster SMSÚ OZT ZT Čierna nad Tisou pracovisko Ruskov. Pri tejto príležitosti v mene celého kolektívu srdečne blahoželáme a prajeme pevné zdravie, veľa šťastia, lásky, pohodu v rodinnom kruhu i v zamestnaní a veľa elánu a optimizmu v ďalšej etape života. **Všetko najlepšie Majko. Vedenie a kolektív spolu-pracovníkov SMSÚ OZT ZT Čierna nad Tisou**



Životné jubileum 60 rokov oslávil v januári naši kolegovia zo Správy majetku ŽSR Bratislava **Michal Kučerák, Mikuláš Pustai, Jozef Stráňava, Anton Stríž, Štefan Kássa**. **Všetko najlepšie k narodeninám, pohodu do ďalších rokov plných šťastia, zdravia a radostných chvíľ vám prajú kolegyne a kolegovia zo Správy majetku ŽSR Bratislava.**

Krásne životné jubileum 50. rokov oslávila 28. decembra naša kolegyňa, výhybkárka NŽST Turzovka **Janka Molnárová**. Pri tejto významnej príležitosti jej prajeme veľa zdravia, šťastia, spokojnosti v pracovnom aj v osobnom živote. **Kolektív zamestnancov a vedenie ŽST Čadca**

POĎAKOVANIE

Zo srdca sa chceme poďakovať **Jánovi Krahulcovi**, dozorcovi prevádzky v Lučenci, za všetky krásne chvíle, ktoré sme spoločne prežili pri plnení povinností v prospech ŽSR. Ďakujeme ti za tvoj prístup a rady, ktoré si nám neraz nezištne podal. Prajeme ti, aby si na zaslúženom dôchodku v pevnom zdraví na nás dlho v dobrom spomínal. **Vedenie ŽST Lučenec, kolegovia výpravcovia, signalisti a všetci zamestnanci ŽST Lučenec a pridelených dopravní**



Posledným pracovným dňom traťmajstra **Petra Rácza** v Turni nad Bodvou bol 7. január. Peter odchádza do zaslúženého dôchodku, ale na železnici necháva kus seba. Či to bolo na podbiľáčke na výhybke, či na stanici. Že chov holubov máš rád, to všetci dobre vieme za dobrú spoluprácu dnes od nás prijmi veľké ďakujeme. **Kolektív zamestnancov SMSÚ ŽTS TO Košice pracovisko Moldava nad Bodvou**



SPOMÍNANIE

Vo veku 76 rokov opustil železničiariku rodinu **Milan Strelec**, bývalý náčelník odboru právneho na bývalom ČSD – Správa východnej dráhy. Ti, ktorí ste ho poznali, venujte mu spolu s nami tichú spomienku. **Bývalí kolegovia a priatelia**



Dňa 5. februára zhasli oči, ktoré nám boli tak drahé, dotklo srdce ktoré sme mali tak radi. Navždy odišiel náš kolega **Ondrej Huťka** vo veku 61 rokov. Lúčia sa s tebou **kolegovia Oblastnej správy majetku Zvolen, regionálneho pracoviska hospodárenia s majetkom, ako aj celá rodina**. Zostaneš v našich spomienkach.



Vaše príspevky do marcovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsemafor@zsr.sk do 12. marca 2020.

ODBOR ĽUDSKÝCH ZDROJOV BILANCUJE ROK 2019 V ČÍSLACH

Železnice Slovenskej republiky sa stále držia v TOP 3 rebríčku najväčších zamestnávateľov za posledné roky. K 31. decembru 2019 sme evidovali 13 716 zamestnancov, čo je oproti roku 2018 nárast o 0,37 %.

AUTOR: (red), GRAFIKA: freepik.com

BRATISLAVA – Z celkového počtu zamestnancov tvorí 76 % mužov a 24 % žien. Z hľadiska rozdelenia pracovných profesií má ŽSR 48 % zamestnancov v robotníckych profesiách, 44 % v prevádzkových profesiách a 8 % v administratíve. Zdravotné postihnutie od 40 % – 70 % evidujeme u 407 zamestnancov, nad 70 % u 51 zamestnancov. Kratší pracovný pomer má uzatvorených 51 zamestnancov.

Pracovný pomer skončilo v minulom roku 725 zamestnancov, ale zároveň bolo prijatých 796 nových zamestnancov. Najčastejšou formou skončenia pracovného pomeru je odchod do starobného alebo invalidného dôchodku, alebo skončenie dohodou. V rámci „Adaptačného programu absolventov vybraných škôl“ sme prijali 43 absolventov. Priemerný vek zamestnancov ŽSR je 47,46 roka.



Vysokoškolské vzdelanie
2 555 (18,63 %)

Úplné stredné vzdelanie
7 456 (54,36 %)

Stredné vzdelanie
3 409 (24,85 %)

Základné vzdelanie
296 (2,16 %)

Šéfredaktorka

Lucia Lizáková
T: 920/2855,
E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Michal Lukáč - lukac.michal@zsr.sk
Denis Dymo - dymo.denis@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: Michal Lukáč

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

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

TRAŤ ZVOLEN – KRUPINA

OSLAVUJE 95 ROKOV

Železničná trať zo Zvolena do Krupiny sa 15. januára „dožila“ svojho 95. výročia. V januári minulého roka sa na nej, ako súčasť trate Zvolen – Šahy, po pätnástich rokoch obnovila železničná doprava.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: ŽM SR

BRATISLAVA – Prvé náznaky vybudovania trate Zvolen – Krupina prišli po vzniku ČSR, kedy bolo treba doplniť sieť železníc, aby sa okrem spojenia Čiech so Slovenskom zlepšilo aj spojenie medzi jednotlivými miestami na Slovensku. Zákom z 30. marca roku 1920 sa rozhodlo o výstavbe pätnástich nových železničných tratí. Medzi prvé sa zaradila aj trať Zvolen – Krupina. Spočiatku sa uvažovalo o zrekonštruovaní úzkorozchodnej trate Hronská Breznica (teraz Hronská Dúbrava) – Banská Štiavnica a o jej predĺžení až do Hontianskych Nemiec na trati Krupina – Šahy. Tento plán však narazil na rôzne technické prekážky, a tak sa pre vybudovanie trate vybrala trasa v údolí riečok Neresnice a Krupinice.

Vypracovanie projektu výstavby železničnej trate bolo zadané A. Zdráhalovi. Najväčšie problémy pri výbere vhodnej trasy spôsobil úsek medzi 20. a 21. kilometrom, kde si relatívne vysoký priečny val vynútil rôzne varianty trate. Trasa novej železnice bola rozdelená na päť stavebných úsekov po približne 7 km dĺžky. Vo verejnej súťaži sa rozhodlo o jej pridelení súkromným firmám nasledovne: 1. úsek Zvolen (km 0,5 – 7,0) firma V. Vlček, Praha; 2. úsek Dobrá Niva (km 7,0 – 14,5) Rosenberg a Hradec-ký, Brno; 3. úsek Pliešovce (km

14,5 – 21,9) B. Hollmann a B. Babuška, Praha; 4. úsek Pliešovce (km 21,9 – 28,94) Bratia Redlichovci, Brno; 5. úsek Krupina (km 28,94 – 35,7) V. Vojáček a spol., Slezská Ostrava a B. Prášil, Přívoz.

Stavebné práce začali 3. januára 1923. Ukončenie a odovzdanie novovybudovanej železničnej trate sa plánovalo na december roku 1924. Trať Zvolen – Krupina vedie cez kopcovité územie, členené veľkým počtom vodných tokov. Vzhľadom na mnohé terénne prekážky sa museli na trati vybudovať tunely, mosty, podjazdy a nadjazdy a bolo potrebné regulovať aj potoky a zabezpečiť násypy proti veľkej vode. Celkové stavebné náklady na vybudovanie železničnej trate sa dostali až na výšku približne 76 miliónov Kč.

Najbežnejšími nástrojmi pri výstavbe trate boli lopaty a čakany. Práca na stavbe bola namáhavá a vyčerpávajúca, preto bol počet robotníkov na jednom úseku až 700 mužov, súčasne bolo teda zamestnaných až 2 692 robotníkov. Okrem nich na stavbe pracovalo aj 100 administratívnych pracovníkov a 15 inžinierov. Nová železničná trať sa napriek finančným ťažkostiam postavila za pomerne krátky čas. Do prevádzky bola slávnostne odovzdaná

vo Zvolene 15. januára 1925 za účasti ministra železníc J. Stříbrného, ministra pre správu Slovenska J. Kállaya a ďalších predstaviteľov štátnej správy a miest Krupina a Zvolen. Pravidelná doprava začala o deň neskôr, 16. januára 1925.

Trať Zvolen – Krupina je súčasťou trate Zvolen – Šahy, kde sa 2. januára minulého roka po pätnástich rokoch obnovila železničná doprava. Doprava na tomto úseku bola zastavená v roku 2003 a dôvodom bol nízky záujem cestujúcich. Zavedením bezplatnej železničnej dopravy sa však záujem o cestovanie vlakmi zvýšil. Zámerom obnovenia prepravy v tomto úseku bolo prispieť k lepšej mobilite obyvateľstva v tomto regióne a zaviesť spojenie, ktoré má potenciál nielen pre dôchodcov a študentov, ale aj pre pracujúcich, ktorí za prácou dochádzajú do Krupiny a do Zvolena.



ZAÚJALO NÁS

Z REDAKČNEJ POŠTY

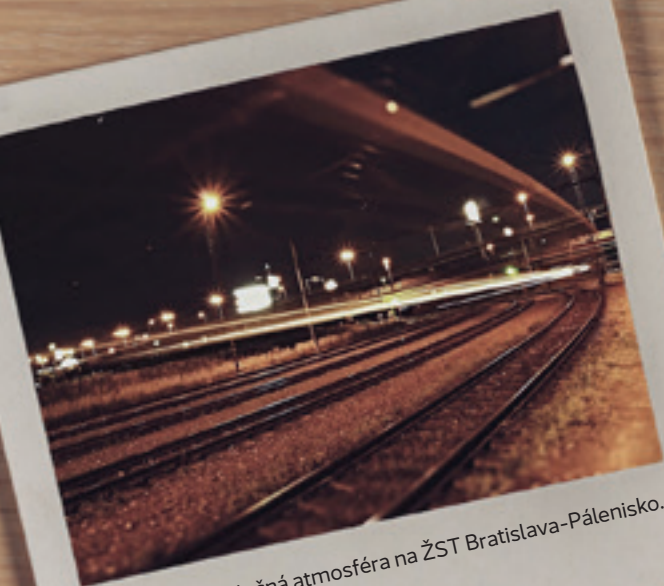
Výpravca Ivan Peťko zo
ŽST Holíč nad Moravou
nám zaslal tieto fotografie:



Pozemná lanovka Starý
Smokovec – Hrebienok.



Starý most medzi
ŽST Zlatovce a ŽST Trenčín.



Nočná atmosféra na ŽST Bratislava-Pálenisko.



Nový most v Trenčíne s pohľadom na hrad.



Jedinečné knihy o železnici
v našom e-shope



eshop.zsr.sk