

ŽELEZNIČNÝ SEMAFOR

› MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNIC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

› 33. ROČNÍK | FEBRUÁR 2025



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



ĎAKUJEME

3.
MIESTO
Doprava
a logistika

★ najzamestnávateľ

2024



Získali sme 3. miesto!

Železnice Slovenskej republiky sa vďaka svojim zamestnancom umiestnili 30. januára 2025 na treťom mieste v ankete Najzamestnávateľ 2024 v kategórii Doprava a logistika.

Ďakujeme všetkým, ktorí za ŽSR hlasovali v ankete, ale najväčšie ďakujem patrí predovšetkým vám, našim zamestnancom.

Každý z vás zohráva dôležitú úlohu v našej spoločnosti. Tento úspech je len odrazom našich spoločných síl a predpokladom na ďalší rozvoj. Tešíme sa na ďalšie kroky a veríme, že nás čakajú ešte väčšie úspechy. Spoločne dokážeme viac!

V mene celého vedenia Železníc Slovenskej republiky ďakujeme za každý jeden hlas.

Obsah

- 03 Vyhrali sme 3. miesto!
- 04 Generálny riaditeľ navštívil stavbu na Záhorí
- 06 Haniska — Moldava nad Bodvou Elektrifikácia je dokončená
- 08 Nový systém monitoringu môže zlepšiť pracovnú efektivitu
- 11 Číslo, ktoré zachraňuje
- 12 Prešov — Strážske 4. časť Dokončenie trate, pracovné podmienky a otvorenie prevádzky
- 14 Hlavným pilierom defektoskopie je bezpečnosť
- 16 Zoznámte sa s pracoviskami: Efektívne obstarávanie a kontrola
- 18 AROS a ŽSR diskutovali o aktuálnych témach železničnej dopravy
- 19 Krížovka Tipy a nápady? Sem s nimi! Nominuj svojho šéfa
- 20 Oznamy
- 21 Vandalizmus ohrozuje bezpečnosť a komfort na železnici
- 22 Dunaj sa vracia do Železničného múzea

Personálne zmeny

Generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Alexander Sako:

1. 2. 2025 zaradil do funkcie námestníka riaditeľa Oblastného riaditeľstva Žilina Martina Laurinca.

NA OBÁLKE: Poďakovanie za 3. miesto v ankete Najzamestnávateľ. **TITULNÁ ILUSTRÁCIA:** Beáta Balga.



NEZABUDNITE NA PROLONGÁCIU PREUKAZOV!

Prolongačné obdobie trvá od 1. februára do 30. apríla 2025 a preukazy si môžete predĺžiť iba v pokladniciach KVC. Cestovné na rok 2025 je 38 eur pre 2. triedu a 56 eur pre 1. triedu. Platnosť preukazov na rok 2024 a voľných lístkov v 1. vozňovej triede (tzv. lístky „4914“) je predĺžená do 30. apríla 2025.



DARUJ KRV, ZACHRÁŇ ŽIVOT!

Odbor riadenia ľudských zdrojov GR ŽSR organizuje darovanie krvi, ktoré sa uskutoční 14. marca 2025 od 8.00 hod. v zasadačke č. 5 v budove GR ŽSR na Klemensovej ulici 8 v Bratislave. Ak chcete pomôcť a stať sa dobrovoľným darcom, prihláste sa najneskôr do 7. marca 2025. Stačí uviesť svoje meno a pracovisko a kontaktovať odbor 510 GR ŽSR elektronicky na e-mail Fenesova.Andrea@zsr.sk alebo telefonicky na čísle 920 7381. Každá kvapka krvi môže zachrániť život.



Generálny riaditeľ navštívil stavbu na Záhorí

Začiatkom februára sa GR ŽSR Alexander Sako vybral do terénu. Spoločne so štátnou tajomníčkou Ministerstva dopravy SR Denisou Žilákovou, zástupcami ministerstva, ŽSR a so zhotoviteľom stavby navštívili modernizáciu na trati Devínska Nová Ves – Kúty – štátna hranica.

**AUTOR: Lucia Lizáková,
SNÍMKY: Klára Pešková**



DEVÍNSKA NOVÁ VES — Aktuálne je dokončená druhá koľaj k vysunutému mostu a pokračuje sa v modernizácii jej ďalšej časti. Zhotoviteľ zároveň predstavil prítomným plán ďalšieho postupu prác v najbližšom období. Výsledkom modernizácie bude zvýšený komfort cestovania v smere do Prahy a bezpečnejšia a modernejšia infraštruktúra pre všetkých.



ĎALŠÍ KROK K EFEKTÍVNEJŠEJ ÚDRŽBE

Výskumný a vývojový ústav železníc testoval aj v priebehu februára nové Diagnostické vozidlo GPK, ktoré čoskoro posilní technickú výbavu Železníc Slovenskej republiky. Testovanie prebiehalo na trati Horná Štubňa — Prievidza a predstavuje významný krok k presnejšiemu monitorovaniu železničnej infraštruktúry.



VEČER RECRUITÉROV:

Firma Cloud – IT nominovala odbor riadenia ľudských zdrojov Železníc Slovenskej republiky na ocenenie **RECRU Awards** v kategórii Veľké interné HR oddelenie. Prvý ročník odovzdávania ocenení sa uskutočnil 23. januára 2025 v Starej tržnici v Bratislave a zúčastnilo sa ho viac ako 200 nadšencov pre HR a recruitment. Počas večera sa odovzdali ocenenia v 6 kategóriách a Železnice Slovenskej republiky si odniesli 3. miesto v kategórii Veľké HR oddelenie.



Haniska – Moldava nad Bodvou

Elektrifikácia je dokončená

Elektrifikácia železničnej trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou mesto, ktorá bola jednou z najväčších investícií do železničnej infraštruktúry v Košickom kraji, je definitívne dokončená. Tento projekt, financovaný z európskych a zo štátnych zdrojov, prináša viaceré výhody pre cestujúcich aj železničnú dopravu v regióne.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: MD SR, ŽSR

MOLDAVA NAD BODVOU — Elektrifikácia tejto trate, ktorej cieľom bolo nahradenie motorovej trakcie energeticky efektívnejšou elektrickou trakciou, prispeje k rýchlejšiemu a plynulejšiemu spojeniu medzi Moldavou nad Bodvou a Košicami. Trať umožní vyššiu rýchlosť vlakov až do 100 km/h a prepojenie so systémom integrovanej dopravy v Košickom kraji. Okrem šetrenia času pre cestujúcich prinesie aj zlepšenie ekologickej situácie v regióne. Očakáva sa nižšia produkcia emisií skleníkových plynov a zníženie hluku a prašnosti.

Stavebné práce sa začali v lete 2021 po podpísaní zmluvy so zhotoviteľom, ktorým bolo združenie spoločností ELTRA a TSS GRADE pod názvom „ELHAMO“. Počas realizácie sa vyskytli viaceré komplikácie, napríklad meškania v dôsledku dodávok materiálov, opakované nálezy vojenského streliva či krádeže medených vodičov a iných konštrukčných prvkov.

Celková hodnota diela po finalizácii dosiahla 66,8 mil. eur, pričom 85 % sumy bolo hrađených z prostriedkov Európskej únie a 15 % zo štátneho rozpočtu.

„Elektrifikácia tejto trate je dôležitým krokom k modernizácii našej železničnej siete. Nielenže sa zvýši efektívnosť a bezpečnosť dopravy, ale vďaka prácam na železničnom zvršku a spodku sa zlepšia podmienky aj pre nákladnú dopravu. Verím, že táto elektrifikácia prispeje

aj k častejšiemu využívaniu železničnej dopravy v regióne, a tým pomôže aj životnému prostrediu,“ uviedol k projektu generálny riaditeľ ŽSR Alexander Sako.

Dokončenie elektrifikácie je dôležitým krokom v rozvoji dopravnej infraštruktúry na východe Slovenska. Vďaka zlepšeniu parametrov trate a jej napojeniu na integrovaný dopravný systém Košického kraja sa očakáva väčší záujem cestujúcich o vlakovú dopravu a zároveň aj zefektívnenie prepravy tovarov. Projekt tak prispeje k modernizácii a skvalitneniu železničnej dopravy v regióne.

Projekt elektrifikácie zahŕňal:

- modernizáciu trate v dĺžke 21,5 km,
- inštaláciu trakčného vedenia s jednosmerným napätím 3 kV,
- rekonštrukciu 66 výhybiek, 8 priecestí a 28 podchodov, mostov a priepustov,
- výstavbu nových nástupišť a osvetlenia v staniciach a na zastávkach,
- implementáciu moderného zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia.



Nový systém monitoringu môže zlepšiť pracovnú efektivitu

Monitoring výstupov z procesov ŽSR vyvolal v minulom roku určité obavy medzi zamestnancami. Hoci názov môže pôsobiť odstrašujúco, rozhodli sme sa podrobnejšie preskúmať, čo všetko takýto monitoring obsahuje a aké prínosy môže mať nielen pre ŽSR, ale aj zamestnancov. S rozhovorom sme preto oslovili Janu Jašákovú, riaditeľku odboru 530 GR ŽSR, ktorý má v pôsobnosti aj celý proces zberu a vyhodnocovania týchto dát.

AUTOR: Lucia Lizáková, ILUSTRÁCIA: freepik.com

BRATISLAVA — Účelom monitorovania výstupov z procesov ŽSR u zamestnancov je prehľad o agende zamestnanca, odstránenie duplícít v procesoch, zvýšenie produktivity práce, optimalizovanie procesov, efektívne prerozdelenie agendy, zavedenie transparentnosti procesov na jednotlivých pracoviskách tým, že výsledky sú verejne prístupné kolegom.

Monitoring sa oficiálne začal 1. októbra 2024 na úseku námestníčky generálneho riaditeľa ŽSR pre ľudské zdroje, konkrétne na odboroch 510 a 530 GR ŽSR, v účelových strediskách v ŽSR — regionálnych pracoviskách ľudských zdrojov (ÚS RP LZ) a stredisku racionalizácie a normovania práce (ÚS SRaNP). V novembri sa k monitoringu pripojil Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie (ÚIVP) a vo februári 2025 úsek námestníka generálneho riaditeľa ŽSR pre ekonomiku (odborní 310 a 330 GR ŽSR), ÚS — Účtovné centrá, Stredisko železničnej geodézie (SŽG) a Centrum logistiky a obstarávania (CLaO).

Ako takýto monitoring prebieha a čo sa ním sleduje?

Ak to zjednodušíme, v rámci monitoringu sledujeme početnosť výstupov. Najlepším príkladom, ktorý si každý dokáže ľahko predstaviť, je práca personalistu. Keď prijímame nového zamestnanca, personalista mu napr. pripraví pracovnú zmluvu, vstupný list, prihlási ho do sociálnej a zdravotnej poisťovne, založí ho do SAP-u, prihlási ho na lekársku prehliadku,

na BOZP a pod. Všetky tieto dokumenty v tlačenej podobe a taktiež elektronické dokumenty sú v tomto prípade výstupmi personalistu.

Výstupy sú teda zaznamenané, až keď ich zamestnanec dokončí alebo sú zaznamenávané aj čiastkovo?

Monitoring sleduje až konečný výstup, nezameriava sa na činnosti, ktoré výstupu predchádzajú, resp. nesleduje čas, na spracovanie výstupu. Nejde o tzv. snímku pracovného dňa, zaujímajú nás ukončené výstupy — tzv. živá agenda.

Skúsme ísť od personalistu k nejakej inej kancelárskej práci a povedzme, že niekto si za týždeň nezaznamená žiadny výstup. Znamená to pre vás, že nič nerobí?

Určite nie. Podobná situácia sa, samozrejme, môže vyskytnúť a je to úplne v poriadku. Zamestnanec môže pracovať napríklad na rozsiahlej analýze, ktorá si vyžaduje viac času. Svoj výstup si zapíše až po jeho dokončení. Chápeme, že niektorí zamestnanci sa môžu obávať, ak nebudú mať za deň nič zapísané. Je dôležité si uvedomiť, že monitoring, ktorý sme spustili, je predovšetkým nástrojom pre vedúcich zamestnancov a dáta z monitoringu slúžia ako nástroj pre nich.

Naším cieľom je spolupracovať s nimi a poskytovať im vyhodnotenia v požadovanom pohľade a formáte. Je to taktiež nástroj pre nástupníctvo, keď nový kolega rýchlo získa prehľad o množstve agendy, aká

sa na danom útvare vykonáva a, taktiež pre vrcholové vedenie ŽSR, ktoré má prehľad o tom, aká agenda a v akom rozsahu sa vo firme spracováva.

Vráťme sa ešte k personalistom. Každému sa sleduje rovnaká agenda, resp. výstupy?

Skúsím to vysvetliť trochu podrobnejšie. Sledujeme napríklad 20 personalistov, pričom každý z nich má na starosti 500 zamestnancov. Rozdiel medzi nimi je

v tom, že prvý personalista sa stará o administratívnych zamestnancov, kde je nižšia fluktuácia. Tento personalista bude mať menej prijatí a skončení pracovného pomeru ako druhý, ktorý sa stará o zamestnancov v prevádzke, kde je fluktuácia vyššia.

Druhý personalista bude mať napríklad trojnásobok zmlúv, prihlásení do sociálnej a zdravotnej poisťovne. Aj keď majú obaja na starosti rovnaký počet zamestnancov, druhý má jednoducho viac práce, ale

Prvý personalista sa stará o administratívnych zamestnancov (nižšia fluktuácia). Znamená to menej prijatí a skončení pracovného pomeru...

... druhý personalista sa stará o zamestnancov v prevádzke (vyššia fluktuácia). Má napríklad trojnásobok zmlúv, prihlásení do sociálnej a zdravotnej poisťovne.



Obaja majú na starosti rovnaký počet zamestnancov. Druhý má viac práce, ale mzdu majú rovnakú. Takto sa dokážeme pozrieť na to, kto zvládol viac. Takéto prípady sme už zaznamenali a agendu prerozdělili.

mzdu majú rovnakú. Takto sa dokážeme pozrieť na to, kto za daný mesiac skutočne zvládol viac, pretože čísla nepustia. Takéto prípady sme už na našom úseku zaznamenali a agendu jednoducho prerozdelili, aby tzv. živá agenda bola rozdelená rovnomerne a rozdelenie práce bolo spravodlivo nastavené.

Prejdime trošku do praxe, ako sa tieto výstupy zaznamenávajú?

Záznam výstupov v monitoringu doposiaľ prebiehal v Excel dokumentoch. Od februára 2025 bola v spolupráci so Železničnými telekomunikáciami (ŽT) spustená nová aplikácia Monitoring na našom intranetovom portáli ŽSR. Týmto spôsobom budú zamestnanci jednoducho zaznamenávať svoje výstupy do aplikácie, kde budú mať automaticky prístup všetci zamestnanci organizačných jednotiek zapojených do monitoringu.

Pred samotným začatím monitoringu zamestnancov bolo nevyhnutné sumarizovať procesy a výstupy dotknutej organizačnej jednotky. Odbor 530 GR ŽSR disponuje procesnými modelmi, ktoré umožňujú vytvoriť zoznam výstupov danej organizačnej jednotky alebo útvaru. Tento zoznam bol následne konzultovaný a schválený jednotlivými odbormi a VOJ podľa ich aktuálnej agendy ešte pred samotným spustením monitoringu.

Počas roka sa môže stať, že vedúci zamestnanci budú chcieť niektorú agendu pridať alebo odstrániť, ak napríklad zanikne. Takéto zmeny nám, ako metodickému útvaru, nahlásia, a následne sa v spolupráci so ŽT postaráme o ich implementáciu.

Kto každý bude vidieť výstupy toho daného útvaru?

Každý zamestnanec vidí vlastné záznamy a záznamy kolegov vo svojom útvaru. Pre riaditeľov budú k dispozícii analytické údaje podľa ich požiadaviek, ktoré im ako metodický útvar budeme pripravovať a poskytovať. Tieto údaje im pomôžu pri rozhodovaní a riadení. Zavedenie transparentnosti procesov môže mať taktiež vplyv na tzv. zdravú konkurenciu medzi jednotlivými útvarmi.

Podme si teda povedať ten hlbší zmysel, ktorý môže monitoring ŽSR priniesť.

V súčasnosti sme v podstate na začiatku zbierania údajov a po určitom čase budeme vedieť

kvalifikovane porovnávať ľudí s rovnakou agendou a určiť, kto je ako vyťažený. Môžeme identifikovať tých, ktorí sú preťažení prácou a delegovať ich úlohy na menej vyťažených kolegov.

S postupom času sa z týchto informácií dokážeme pripraviť na obdobia, ako sú dovolenky alebo chrípkové sezóny a napríklad si zabezpečiť posily vopred. Tento systém umožňuje zefektívniť procesy, lepšie prerozdeliť agendu a optimalizovať prácu všetkých zamestnancov.

Monitoring má mnoho pohľadov, niektoré sú viditeľné okamžite, iné sa ukážu až po niekoľkých mesiacoch, alebo až po roku či dlhšom období. Závisí to od toho, čo presne chceme sledovať a v akých oblastiach sa chceme ako firma zlepšovať.

Nestretávate sa s tým, že vám nadriadení hovoria, že oni vedia, čo ich zamestnanci robia? Predsa len, riaditeľ si pracovné náplne svojich ľudí pozná.

Áno, stretávam sa s tým, ale úprimne, aj ja som vedela, čo robia mnou riadení zamestnanci. Avšak cez výstupy a tabuľky získame úplne iný pohľad. Možno by sme sa na to mali pozrieť tak, že tento nástroj poskytnie reálny prehľad o tom, kto koľko agendy vykonáva.

Pri prideľovaní prémie to napríklad pomôže lepšie rozhodnúť sa, kto v danom mesiaci odvedol viac práce. Nezabúdajme však na to, že i na pozíciách vedúcich zamestnancov môže prísť k výmene a novým kolegom tento monitoring významne pomôže zorientovať sa rýchlo v agende daného útvaru a práci jednotlivých kolegov.

Moja posledná otázka je, či takéto meranie čaká aj prevádzku, pretože aktuálne sme sa bavili len o technicko-hospodárskych zamestnancoch (THZ).

Monitoring sa dotýka celého podniku. Forma, ktorou monitoring zrealizujeme, však bude upravená na podmienky prevádzky. Na pracoviskách SMSÚ ŽTS Traťové obvody už máme nasadenú elektronickú dennú hlásenku (EDH) pre niektoré typové pozície. Tam už zaznamenávame dáta, takže nemá zmysel zavádzať duplikované meranie, pokiaľ bude hlásenka vyplňaná správne.

Chceli by sme sa však sústrediť na podporu a monitoring aparátov oblastných riaditeľstiev, kde zatiaľ nemáme implementované informačné systémy, ktoré by nám umožnili sledovať podobné dáta.

SP1315

ŽSR

Číslo, ktoré zachraňuje

Dopravné nehody na železničných priecestiach sú takmer vždy tragické. Napriek moderným bezpečnostným prvkom dochádza k zrážkam, ktoré majú fatálne následky. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) preto už v roku 2012 zaviedli jedinečný identifikačný systém, ktorý môže v prípade núdze pomôcť zachrániť životy.

AUTOR: (red), SNÍMKA: ŽSR

BRATISLAVA — Napriek tomu, že systém funguje už takmer 13 rokov, účastníci cestnej premávky prechádzajúci cez priecestia o ňom málokedy vedia. Pritom práve oni zavinia viac ako 99,5 % nehôd na železničných priecestiach.

Každé železničné priecestie na Slovensku má pridelené jedinečné identifikačné číslo (JIČ). Toto číslo je uvedené na samolepkách umiestnených na výstražných krížoch alebo na skrini výstražníka. Ak sa vozidlo ocitne v nebezpečenstve na priecestí, stačí zavolať na číslo 112 a nahlásiť operátorovi JIČ. Integrovaný záchranný systém okamžite odovzdá potrebné údaje o priecestí a zrealizuje opatrenia na zastavenie železničnej dopravy.

Za posledných 5 rokov došlo celkovo k 213 zrážkam, pri ktorých, žiaľ, utrpelo smrteľné zranenia 46 osôb a ďalších 51 sa ťažko zranilo. Najčastejším dôvodom týchto nešťastí sú dlhodobí vodiči, ktorí porušujú ustanovenia príslušných právnych noriem. Len

v jedinom prípade bola vina na strane ŽSR, čo nás veľmi mrzí a prijali sme množstvo opatrení, aby sa takáto udalosť v budúcnosti neopakovala.

Čo robiť v prípade núdze?

Ak vodič uviazne na priecestí a je možné vozidlo opustiť, musí okamžite vystúpiť a zavolať pomoc. Ak sú spustené závary, je nevyhnutné ich preraziť — hoci to môže pôsobiť riskantne, je to bezpečnejšie ako čeliť nárazu vlaku. Rušňovodiči totiž nemajú možnosť rýchlo zastaviť, keďže brzdná dráha vlaku môže byť dlhá stovky metrov.

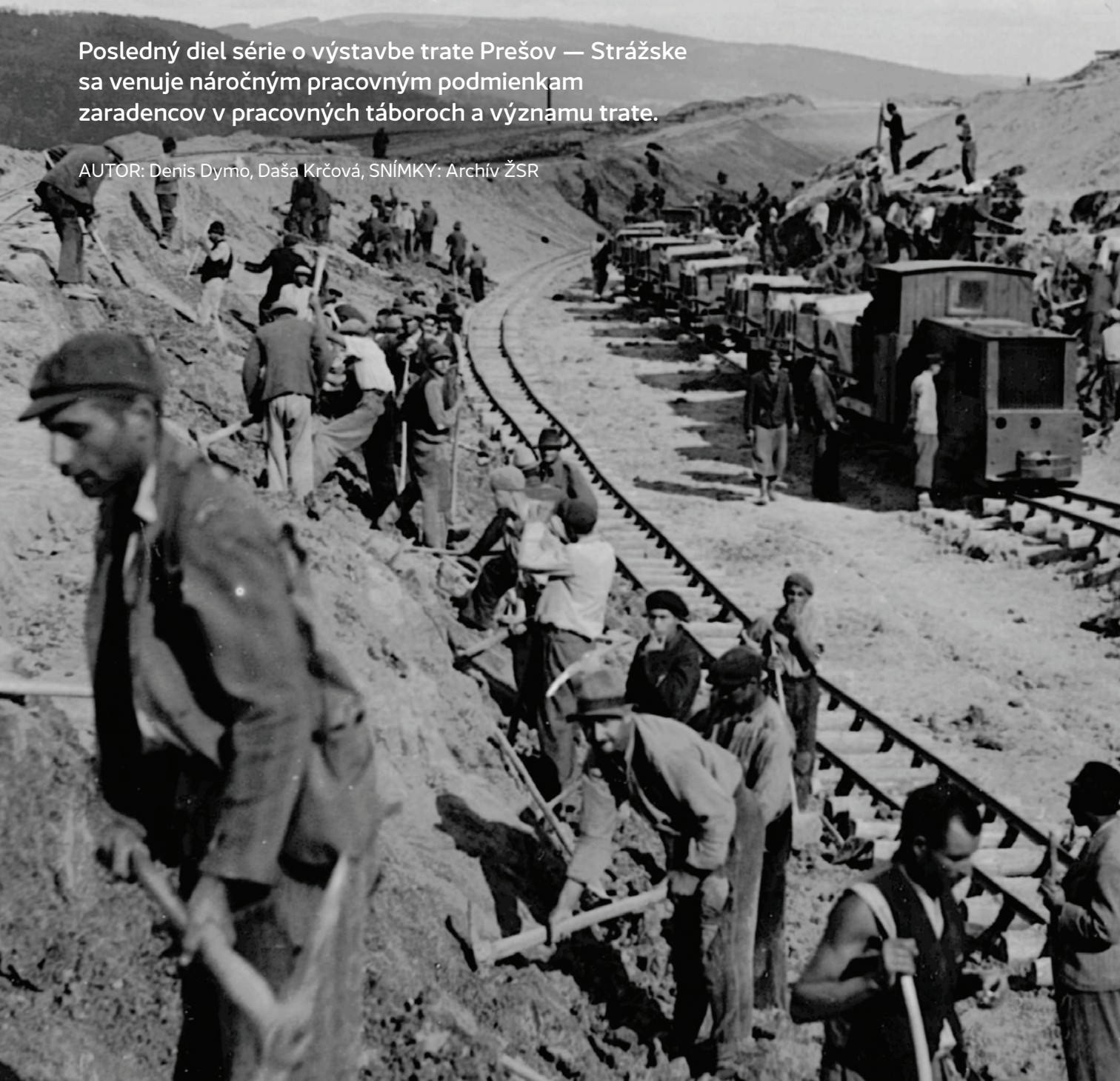
ŽSR pravidelne apelujú na vodičov, cyklistov i chodcov, aby boli pri prejazde cez železničné priecestia mimoriadne opatrní. Stačí dodržiavať základné pravidlá — spomaliť, rozpoznať riziko a byť pripravený na nepredvídané situácie. Bezpečnosť na železnici je spoločnou zodpovednosťou nás všetkých. A niekedy naozaj stačí jediné číslo, aby sme predišli tragédii.

Prešov — Strážske 4. časť

Dokončenie trate, pracovné podmienky a otvorenie prevádzky

Posledný diel série o výstavbe trate Prešov — Strážske sa venuje náročným pracovným podmienkam zaradencov v pracovných táborech a významu trate.

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



BRATISLAVA — Pre vojnové udalosti, nedostatok pracovnej sily a vtedajšiu politickú situáciu boli na stavbe zriadené pracovné tábory. Spočiatku v roku 1941 fungovali židovské pracovné tábory, no po piatich mesiacoch boli zrušené a nahradené tábormi pre tzv. asociálne živly, ktoré fungovali od júla 1942 do júna 1943.

Hlavné centrum pracovných táborov sa nachádzalo v Hanušovskom Veľkom kaštieli, kde boli veliteľstvo, správa táborov a ošetrovňa, ktorá bola pre zariadencov zriadená v bývalej maštali. Zariadení žili v barákových táborech rozmiestnených popri trati. Podmienky boli mimoriadne ťažké:

- Nedostatok jedla a hygieny spôsobili výrazný pokles fyzickej sily a chorobnosť.
- Strava bola obmedzená, neskôr sa ešte zredukovala pre snahu stavebných firiem znížiť náklady.
- Pracovné normy boli vysoké, za ich nesplnenie hrozili fyzické tresty.
- Kruté zimy a horúce letá robili prácu ešte náročnejšou.

V prvých týždňoch dosahovali zariadení kvalitné pracovné výsledky, ale vysilujúca práca, nedostatočné zásobovanie jedlom, zvýšená chorobnosť, fyzické tresty (bitka za nesplnenie dennej normy 30 — 35 m³ výkopových prác), sa čoskoro prejavili na poklesoch kvality práce. Napr. pôvodne mali zariadení dostávať na celodennú stravu 15 dag mäsa, 25 dag zemiakov, 20 dag strukovín, 33 g múky a 1 dag masti, ale aj to málo im bolo krátené.

Ubytovanie tiež nespĺňalo ani základné hygienické požiadavky. Zvýšil sa počet útekov. V útvere Bystré sa pokúsilo o útek 200 zo 640 osôb, v Hanušovciach nad Topľou 180 zo 750 zariadencov, z útvaru Pod Petičom z 300 zariadencov sa o útek pokúsilo 112 osôb.

Prevádzka trate a jej význam

Po technickej revízii v dňoch 24. — 27. augusta 1943 udelilo Ministerstvo dopravy a verejných prác SR povolenie na prevádzku trate 3. septembra 1943.

Slávnostné otvorenie trate sa konalo 5. septembra 1943. Po otvorení trate sa stanice museli prispôbiť novému náporu dopravy. Napríklad železničná stanica Vranov nad Topľou zaznamenala 50-percentný nárast počtu vlakov. Autobusová linka Prešov — Vranov nad Topľou — Humenné bola zrušená 10. septembra 1943.

„Preprava cestujúcich sa oproti starej stanici zvýšila o 600 %, a to vplyvom nielen tým, že niektoré obce, nemajúce žiadneho dopravného spojenia, boli zapojené do novej trati, ale cestujú do Vranova nad Topľou. Ďalej aj tým, že dňom 6. septembra 1943 boli zrušené autobusové spoje v úseku Prešov — Vranov nad Topľou — Michalovce cez Strážske a v úseku Vranov nad Topľou — Humenné.“
(Pamätná kniha Vranov nad Topľou, 1943)

Nová železnica mala obrovský vplyv na rozvoj priemyslu, poľnohospodárstva a turizmu v regióne. Zlepšila ekonomické možnosti obyvateľstva a podporila modernizáciu existujúcich tratí, napríklad Prešov — Kapušany a čiastočne Kysak — Prešov.



Touto časťou sa uzatvára náš seriál o histórii trate Prešov — Strážske, ktorá zostáva dôležitou súčasťou železničnej dopravy na Slovensku. Zároveň je však nevyhnutné pripomenúť si aj temné stránky tejto histórie, najmä zneužívanie nútenej práce a nespravodlivosti, ktoré boli súčasťou tejto éry. Minulosť by mala slúžiť ako ponaučenie, aby sa podobné udalosti už nikdy nezopakovali.



Hlavným pilierom defektoskopie je bezpečnosť

ŽSR od minulého roka prevádzkujú vlastné defektoskopické vozidlo, ktoré predstavuje vrchol moderných technológií. Vozidlo je vybavené najnovšími technológiami a zabezpečuje presné a rýchle odhaľovanie aj najmenších nedokonalostí na železničnej infraštruktúre. Počas celého roka sa v sieti ŽSR vykonáva ručná defektoskopia, ktorú v niekoľkých cykloch bude počas roka dopĺňať defektoskopické meranie diagnostickým vozidlom, pričom bude premeraných približne 3 000 až 3 500 kilometrov tratí a zabezpečí sa, že trate budú v optimálnom technickom stave, pripravené na bezproblémovú prevádzku.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: VVÚŽ

ŽILINA — Diagnostické vozidlo využíva pokročilú kombináciu troch nedeštruktívnych meracích systémov, ktoré zabezpečujú komplexnú analýzu koľajníc. Prvým systémom je VT — **visual testing**, ktorý je vybavený vysokorýchlostnými kamerami, schopnými detailne snímať koľajnice priamo pod podvozkom, a zachytiť tak aj najjemnejšie anomálie na ich povrchu. Druhým systémom je UT — **ultrasonic testing**, klasický ultrazvuk, ktorý diagnostikuje materiál koľajnic do hĺbky, čím odhaľuje skryté vnútorné a povrchové chyby, ktoré by inak ostali neviditeľné. A nakoniec ET — **eddy-current testing**, ktoré sa zameriavajú na

detekciu povrchových a tesne pod povrchom ležiacich chýb jazdnej plochy koľajníc. Spolu tieto technológie vytvárajú neoceniteľný nástroj na včasnú identifikáciu problémov a predchádzanie nehodám.

Meranie prebieha v súlade s normou pri rýchlosti až do 70 km/h, pričom počas jazdy vozidlo neustále zaznamenáva chyby na koľajniciach. Tento proces aktívne monitoruje operátor, ktorý sleduje funkčnosť a správne nastavenie meracích systémov, kontroluje a porovnáva údaje o kilometrickej polohe, teda lokalizácii vozidla a zistených chýb. Po meraní sa

namerané dáta automaticky ukladajú na interné dátové úložisko vo vlaku, a následne sa disk presúva do vyhodnocovacieho strediska, kde sa spustí detailný proces analýzy a identifikácie chýb.

Prvé merania diagnostickým zariadením sa konali v sieti ŽSR už v októbri minulého roka, keď sa počas prvej kampane zmapovalo 1 300 kilometrov tratí. Operátori aktuálne vyhodnocujú namerané dáta, a teda chyby, ktoré sa následne kategorizujú podľa závažnosti, od tých najkritickejších, ktoré je potrebné opraviť okamžite, až po menej závažné poškodenia koľajníc.

Je kľúčové zdôrazniť, že na dosiahnutie presných meraní musia byť zariadenia **správne nastavené a nakalibrované**. Tento proces u nás prebieha v pravidelných intervaloch, pričom na jeho realizáciu máme špeciálne zriadený **kalibračný úsek** medzi železničnou stanicou Rohožník a Plaveckým Podhradím, kde sú nainštalované **kalibračné koľajnice**, v ktorých sú umelo vytvorené rôzne typy chýb. Tieto koľajnice boli vyrobené vo výrobnom závode DT Prostějov v súlade s európskou technickou normou EN 16729-1. V zmysle tejto normy sa v koľajniciach nachádzajú rôzne umelé defekty — tzv. reflektory, ktoré reprezentujú reálne chyby, ako napríklad priečne trhliny, vnútorné pozdĺžne trhliny, vývrty či vruby. Diagnostické vozidlo sa opakovane kalibruje na tomto úseku, aby meracie systémy jednoznačne diagnostikovali všetky chyby, ktoré budú zachytené aj pri reálnych meraniach na železničnej infraštruktúre. Týmto spôsobom zabezpečujeme, že merania budú **nielen presné, ale aj spoľahlivé**.

Meranie diagnostickým vozidlom počas jeho jazdy po železničnej infraštruktúre je iba prvým krokom celého procesu, ktorý nazývame zber dát.

Po zbere dát prichádza časovo náročnejšia a najintenzívnejšia časť, a to vyhodnotenie zistených chýb a ich následné overenie priamo na mieste. Chyby, ktoré diagnostické vozidlo zaznamená, je potrebné overiť osobne na mieste podľa GPS údajov. Po overení a spresnení typu chyby, jej závažnosti a presnej polohy je chyba označená žltou farbou na koľajnici, aby ju mohli pracovníci údržby ľahko identifikovať. Tieto overené údaje sa následne odovzdávajú v tabuľkovej forme správcovi úsekov, teda oblastným riaditeľstvám, ktoré ich využijú pri plánovaní údržby.

Ako povedal riaditeľ VVÚŽ Žilina Ján Urda, boli sme jedným z posledných okolitých manažérov infraštruktúry, ktorí si takéto meranie nevykonávali na sieti vlastnou kapacitou. Aktuálne jedným takýmto meraním dokáže spoločnosť ŽSR šetriť nemalé finančné prostriedky približne v sume okolo 350- až 370-tisíc eur ročne.

Keďže sme ešte len na začiatku zložitého a dlhého procesu práce s diagnostickým vozidlom a jeho výsledkami, využívame aj bohaté skúsenosti našich susedov zo Správy železníc. Učíme sa od nich a osvojujeme si zásady práce tak, aby sme vedeli chyby koľajníc identifikovať v čo najväčšom množstve, v primeraných časových intervaloch a s čo najväčšou presnosťou. „*Chýb je veľa, vyskočia vo veľkom množstve, ale my musíme diagnostický vlak nastaviť tak, aby dokázal odfiltrovať nepodstatné chyby a venovali sme sa tým najzávažnejším, ktoré môžu vyskočiť,*“ priblížil Urda.

Celá defektoskopia je postavená na jednom hlavnom pilieri, a to **bezpečnosti**. Čím častejšie sa merania vykonávajú, tým bezpečnejšia je infraštruktúra. Čím viac firma investuje do modernejších technológií, tým presnejšie a rýchlejšie dokážeme identifikovať potenciálne ohrozenia bezpečnosti železničnej prevádzky. A čím viac kvalitnejších odborníkov máme v tíme, tým silnejšia je záruka, že sú trate bezpečné. Bezpečnosť nie je len cieľ, je to každodenná priorita.

A hoci je bezpečnosť našou prvoradou prioritou, druhotným efektom týchto opatrení sú už spomínané **finančné úspory**. Odhalenie chyby v jej počiatocnom štádiu je oveľa lacnejšie, ako jej riešenie, keď prerastie do závažnejšieho štádia a stane sa vážnym problémom v prevádzke. Ak malá chyba prerastie do väčšej, napr. až do lomu, je potrebné vykonať okrem dopravných opatrení, akými je napríklad zníženie rýchlosti, prípadne vylúčenie prevádzky, aj údržbársky zásah, ako napríklad výmenu koľajníc v dĺžke niekoľko metrov, ich zvarenie a iné úkony potrebné na definitívne odstránenie tejto chyby. Tieto opatrenia majú okrem ekonomického dosahu (náklady na materiál a výkony zamestnancov) zásadný vplyv aj na plynulosť dopravy a plnenie GVD. Preto každé včasné odhalenie chyby materiálu koľajníc znamená nielen bezpečnejšie trate, ale aj **inteligentnejšie a efektívnejšie hospodárenie** s verejnými prostriedkami.



Zoznámte sa s pracovníkmi:

Efektívne obstarávanie a kontrola

Vo februárovom čísle Železničného Semaforu pokračujeme s predstavovaním jednotlivých odborov ŽSR. Bližšie sa pozrieme na činnosť Centra logistiky a obstarávania a Odboru interného auditu. Na naše otázky odpovedali riaditelia jednotlivých pracovísk.

AUTOR: CLaO, O 120, (red), SNÍMKA: freepik.com

Centrum logistiky a obstarávania (CLaO)

Riaditeľom CLaO je Matej Mišlinský. Centrum logistiky a obstarávania je zamerané na realizáciu a koordináciu činností týkajúcich sa verejného obstarávania a logistiky, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie plynulej prevádzky a rozvoja železničnej infraštruktúry a služieb. Medzi hlavné činnosti CLaO patrí realizácia obstarávania, pričom postupuje v súlade so zákonmi, s vnútornými predpismi, a taktiež s princípmi transparentnosti, hospodárnosti, rovnakého zaobchádzania, nediskriminácie uchádzačov a princípmi proporcionality tak, aby zabezpečilo efektívnu súťaž tovarov, služieb či stavebných prác.

CLaO tiež zabezpečuje plánovanie a koordináciu logistických procesov a vytvára optimálne logistické riešenia na distribúciu a dodávky tovarov do jednotlivých regiónov a staníc a zabezpečuje efektívne riadenie skladových zásob. Tieto činnosti sú nevyhnutné pre každodennú prevádzku a údržbu železničnej siete. Poskytujú tiež podporu a odborné poradenstvo pri realizácii obstarávaní a logistických procesov pre ostatné oddelenia ŽSR, ako sú technické a prevádzkové oddelenia, ktoré potrebujú materiály a služby pre rôzne projekty a údržbu infraštruktúry. Centrum logistiky a verejného obstarávania teda zohráva kľúčovú úlohu v efektívnej správe verejných financií.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie sprocesovať?

Verejné obstarávanie musí byť vykonávané v súlade s právnymi predpismi a reguláciami, so zákonom o verejnom obstarávaní, ako aj s pravidlami transparentnosti a rovnosti. Udržať celý proces v súlade

s týmito predpismi a reguláciami, najmä pri veľkých a komplexných projektoch, je časovo náročné a právne zložité. Vzhľadom na uvedené môžeme za najkomplikovanejšie procesy považovať práve nadlimitné zákazky, ktorých realizácia je odborne, administratívne a časovo veľmi náročná, pretože ŽSR často obstaráva špecifické a technicky náročné tovary a služby (napr. železničné vozidlá, infraštruktúru, stavby a pod.). Koordinovanie dodávok materiálov a zariadení do rôznych oblastí Slovenska, ktoré môžu byť veľmi vzdialené od seba, je taktiež logisticky náročné. Rovnako aj organizovanie distribúcie a skladovania materiálu tak, aby bol k dispozícii vždy v správnom čase na správnom mieste, si vyžaduje pokročilé plánovanie a flexibilitu.

Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

Ciele CLaO sa budú v najbližšom období zameriavať na niekoľko kľúčových oblastí, ktoré sú dôležité na zefektívnenie prevádzky a rozvoj železničnej infraštruktúry. Pôjde predovšetkým o zefektívnenie procesov obstarávania, čoho cieľom bude zjednodušiť a zrýchliť procesy obstarávania, prispôsobiť všetky procesy legislatívnym zmenám, a zároveň znižovať administratívne zaťaženie zamestnancov. Rovnako tak CLaO plánuje implementáciu digitálnych a automatizovaných nástrojov na verejné obstarávanie, čo zjednoduší celý proces obstarávania, od vyhlásenia až po vyhodnotenie ponúk a uzavretie zmlúv s dodávateľmi. Cieľom je tiež optimalizácia skladového hospodárstva a zefektívnenie distribúcie materiálov. To zahŕňa zníženie nákladov na skladovanie, zvýšenie dostupnosti potrebného materiálu a zabezpečenie plynulej prevádzky. Tieto ciele sa môžu vyvíjať podľa aktuálnych potrieb a priorít ŽSR a môžu byť ovplyvnené aj externými faktormi, ako sú zmeny v legislatíve, technologický pokrok alebo nové výzvy v oblasti udržateľnosti a bezpečnosti. Cieľom je zabezpečiť efektívnejšiu, transparentnejšiu a flexibilnejšiu prevádzku s minimálnymi nákladmi, ale s maximálnym prínosom pre slovenskú železničnú dopravu a jej infraštruktúru.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

ŽSR realizujú projekty zamerané na modernizáciu železničných tratí a staníc, čo zahŕňa rekonštrukciu a výstavbu nových železničných zastávok, ako aj zlepšenie zabezpečenia priechodov pre peších, a to z dôvodu zvýšenia bezpečnosti na železničných

tratiach. Pracuje sa tiež na projektoch výstavby nových železničných zastávok, resp. rekonštrukcii tých pôvodných. Tieto projekty a úlohy sú súčasťou širšej stratégie ŽSR na modernizáciu a zlepšenie železničnej infraštruktúry na Slovensku, pričom Centrum logistiky a obstarávania zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní potrebných zdrojov a služieb na ich realizáciu. V neposlednom rade je však aktuálnou prioritou aj zmať existujúci dlh voči zamestnancom, týkajúci sa osobných ochranných prostriedkov.

Odbor interného auditu (O 120)

Riaditeľom odboru je Dominik Šteffko. Odbor interného auditu v Železničiach Slovenskej republiky zohráva dôležitú úlohu pri zabezpečení transparentnosti a efektivity procesov v spoločnosti. Ich činnosť spočíva v nezávislom a objektívnom hodnotení systémov riadenia, procesov a postupov, kontrolných mechanizmov a dodržiavania predpisov. Prinášajú nezávislý pohľad na fungovanie organizácie, odhaľujú jej slabé miesta a hľadajú riešenia na zníženie rizík, čím prispievajú k neustálemu zlepšovaniu efektivity našej organizácie.

Čo je z hľadiska odborovej agendy najťažšie alebo najkomplikovanejšie spracovať?

V takej rozsiahlej organizácii, ako sú ŽSR, je kľúčové, aby auditorské odporúčania neboli len teoretické, ale aby skutočne pomáhali zefektívniť procesy, minimalizovať riziká a podporovať strategické ciele organizácie. Zároveň čelíme neustále sa meniacim reguláciám, technologickému vývoju a rastúcim očakávaniam zo strany manažmentu aj zamestnancov. Preto je našou úlohou nielen odhaľovať nedostatky, ale predovšetkým byť partnerom pri hľadaní riešení, ktoré sú realistické, funkčné a dlhodobo udržateľné.

Aké sú ciele vášho odboru na najbližšie obdobie?

V najbližšom období sa chceme posunúť od tradičného vnímania interného auditu ako kontrolného mechanizmu k jeho vnímaniu ako nástroja na zlepšovanie procesov a postupov. Našou ambíciou je, aby výsledky našej práce neboli len formálnym

výstupom, ale reálnym prínosom pre manažment aj zamestnancov. Budeme klásť dôraz na efektívnu komunikáciu audítorských zistení, praktickosť odporúčaní a posilnenie spolupráce s jednotlivými útvarmi. Zároveň plánujeme zmodernizovať audítorské postupy a prispôbiť ich novým trendom, aby bol interný audit efektívnejší, flexibilnejší a ešte viac orientovaný na skutočné potreby ŽSR.

Aké projekty a úlohy sú aktuálne prioritou?

Našou hlavnou prioritou je zaistiť súlad s novými Globálnymi štandardmi interného auditu, ktoré prinášajú moderné prístupy a vyššie nároky na kvalitu

audítorskej práce. Ich implementácia nám umožní zefektívniť auditné procesy, posilniť rizikovo orientovaný prístup a zvýšiť pridanú hodnotu auditu pre celú organizáciu. Zároveň sa zameriavame na prehĺbenie spolupráce s ostatnými útvarmi. Interný audit nie je len o kontrole — je o hľadanií riešení, ktoré pomáhajú celej organizácii, od kancelárií až po prácu v teréne. Našou úlohou nie je veci komplikovať, ale podporovať bezpečné, efektívne a dobre fungujúce procesy. Každý jeden zamestnanec je dôležitou súčasťou ŽSR, a preto nám záleží na tom, aby naša práca prinášala aj vám skutočný prínos. Spolu môžeme zlepšovať fungovanie železníc a udržiavať ich bezpečné.



AROS a ŽSR diskutovali o aktuálnych témach železničnej dopravy

Vo štvrtok 13. februára 2025 sa uskutočnilo operatívne stretnutie zástupcov asociácie železničných nákladných dopravcov Slovenska (AROS) s námestníkom GR ŽSR pre prevádzku Petrom Blahom, riaditeľom odboru dopravy Petrom Šulkom a zástupcami ÚIVP v SIP Strečno. Diskutované

boli kľúčové témy týkajúce sa prevádzky železničnej dopravy. Išlo napríklad o aktuálne výluky, časový rámec plánovania vlakovej dopravy, zavedenie KIS do celosieťovej prevádzky, plán ETCS v režime výhradnej prevádzky či efektívnu koordináciu údržby výluk v rámci celej siete.

Gilbert Keith Chesterton: Jediný spôsob, ako si byť istý, že chytíme svoj vlak... (tajnička krížovky).				Pomôcky: Platz, Sue, Raum, rodea, vet	spojenie	hrdlo	kartársky výraz	trvajúca oddávna	zvyšky kmeňov	nie iní	štvorček (typ.)		1. časť tajničky	značka náklad- ných áut	
				kropením navlhčíte								osobné zámeno			
				3. časť tajničky									elektrón- volt (zn.) priestor, po nem.		
				okej (skr.) staro- rímka minca			hodiť, po ma- ďarsky bielizník				hrdze, po česky British Standard				
Autor: Miroslav Lisál	miesto, po ne- mecky	trváca (ľaliovitá rastlina)	tiež rozum		EČV okr. Košice nealkoho- lický nápoj			44. prezi- dent USA obrábajú pôdu							
obyvateľ Pruska					americký vták skonanie (kniž.)				anglické žen. meno značka lyží				pokladnica (hovor.)		
povrchová baňa				osly orgány zraku						futb. klub v Žiline ženské meno					
anno Domini (skr.)			oblok Nobelova cena (skr.)				časti včelínu španielsky člen				model auta Ford laserový systém				
2. časť tajničky									inými slovami						
zacengal									meno Anastázie						

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** krížovky a trom vyžrebovaným pošleme darček. Krížovka z minulého čísla: „... teba nepoznám, no aj tak tá oholím.“ Výhercovia: Milan K., Martin D., Gabriela B.

Tipy a nápady? Sem s nimi!

Deje sa na vašom pracovisku alebo v okolí niečo, na čo by bolo dobré upozorniť alebo poukázať aj prostredníctvom časopisu Železničný Semafor? Poznáte kolegyňu alebo kolegu, ktorý sa venuje zaujímavému koníčku a máte pocit,

že by sa o ňom mali dozvedieť aj iní? Aj tento rok sa budeme venovať témam, na ktoré nás upozorníte. Napíšte nám na adresu redakcie zsemafor@zsr.sk. Tešíme sa na vaše námety, tipy či fotografie. Za príspevky vám ďakujeme!

Nominuj svojho šéfa

Máte šéfa, ktorý vás naozaj inšpiruje? Nieкого, kto dokáže motivovať a vždy stojí za svojim tímom? Teraz máte šancu ukázať, prečo si zaslúži titul „Najlepší šéf“!

Zapojte sa do našej výzvy a nominujte svojho šéfa. Napíšte nám, čo na nej/ňom obdivujete alebo akú nezabudnuteľnú či vtipnú chvíľu ste s ňou/ním zažili. My vás v rámci tejto

výzvy odmeníme malou pozornosťou, a to nielen víťaza, ale aj tých, ktorí svojich šéfov nominujete.

Nominácie posielajte na sutaz@zsr.sk.

Tešíme sa na vaše inšpiratívne príbehy.

Redakcia Železničného Semaforu



Vandalizmus ohrozuje bezpečnosť a komfort na železnici

Železnice Slovenskej republiky neustále zaznamenávajú prípady vandalizmu, ktoré ohrozujú bezpečnosť železničnej dopravy a zdravie cestujúcich. Vandalizmus vážne poškodzuje majetok ŽSR, znižuje komfort cestovania a vyžaduje vysoké náklady na opravy.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: unsplash.com/@mintsatan

BRATISLAVA — Najčastejšie prejavy vandalizmu, ktoré na železnici evidujeme, zahŕňajú krádeže káblov a iných komponentov železničnej infraštruktúry. Ďalej ide napríklad o posprejované staničné budovy, škody na vozňoch či ukladanie rozličných predmetov na koľaje. Príčiny vandalizmu siahajú od nerozvážneho správania maloletých po cieľené kriminálne aktivity motivované finančným ziskom. ŽSR úzko spolupracujú so železničnou a štátnou políciou, aby minimalizovali škody a zvyšovali bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy.

V mnohých prípadoch ide o krádeže kovových komponentov, ktoré zloději predávajú v zberniach druhotných surovín. Tieto aktivity majú často za následok výluky v doprave a ohrozenie životov. Napríklad 18. januára v úseku Haniska pri Košiciach — Moldava nad Bodvou viedla krádež zosilovacieho vedenia k výluke trakčnej výhybky.

Oprava poškodených zariadení či náhrada ukradnutých dielov stoja ŽSR nemalé finančné prostriedky, ktoré by mohli byť využité na zlepšenie stavu tratí, modernizáciu infraštruktúry a zvyšovanie kvality cestovania. Takéto neuvážené konanie zároveň spôsobuje meškania vlakov, znižuje komfort cestujúcich a ovplyvňuje plynulosť a bezpečnosť železničnej dopravy.

Železnice Slovenskej republiky apelujú na verejnosť, aby bola všímavá k podozrivým aktivitám na železničiach a v ich okolí. Akékoľvek podozrenie na vandalizmus alebo krádež by malo byť okamžite nahlásené na políciu. Prevenciou a spoluprácou môžeme zlepšiť bezpečnosť a ochranu verejného majetku.

Len za posledné obdobie došlo k mnohým prípadom vandalizmu a krádeží:

- 30. december Veľké Leváre — pred čakárňou stanice si skupina osôb zakladala oheň. Po príchode polície ušli a oheň bol zahasnený.
- 2. január Krompachy — traťmajster zistil krádež 210 ks upevňovadiel podkladníc a 23 ks podkladníc. Poškodený úsek bol vyradený z prevádzky.
- 9. január Barca — krádež plastových ohrádok elektromotorických prestavníkov na výhybkách.
- 9. január Moldava nad Bodvou — krádež 6 káblov spätného pripojovacieho vedenia.
- 9. január Čaňa — krádež dvoch transformátorov a dvoch prepojok.
- 10. január Rovinka — rušňovodič ohlásil kamene naukladané na traťovú koľaj.
- 18. január Bratislava-Petržalka — neoprávnené vniknutie osôb do priestorov stanice a ničenie majetku.
- 20. január Trenčín — rozbitá sklenená výplň protihlukovej steny.
- 1. február Nováky — Prievidza — kladenie predmetov na koľaj deťmi.
- 9. február Bánovce nad Ondavou — krádež vodivých prepojok.

Dunaj sa vracia do Železničného múzea

Dňa 5. februára 2025 sa v Železničnom múzeu Slovenskej republiky opäť rozbehlo filmové natáčanie.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Klára Pešková

BRATISLAVA — Tentoraz priestory múzea využili tvorcovia populárneho seriálu Dunaj, k vašim službám, ktorí tu už v minulosti viackrát nakrúcali dobové scény. Železničné múzeum v starom rušňovom depe Bratislava východ patrí medzi obľúbené lokality filmárov vďaka jeho autentickej atmosfére historických železničných exponátov. Na natáčaní seriálu sa zúčastnili aj známe herecké osobnosti, ako napríklad Ján Koleník či Petra Polnišová. Epizódy, ktorých súčasťou budú aj priestory Železničného múzea, budú dostupné už na jar.





ubytuj sa výhodne

s režíjkou

Pre zamestnancov ŽSR, CARGO, ZSSK a ich rodinných príslušníkov ponúkame výhodnú zľavu vo výške 15 % z ceny ubytovania v ubytovacích zariadeniach ÚIVP, po predložení železničného preukazu (režíjka).

PODMIENKY:

Počet objednaných nocí pre ÚZ Starý Smokovec (min. 2 noci). Ostatné ubytovacie zariadenia od 1 noci.

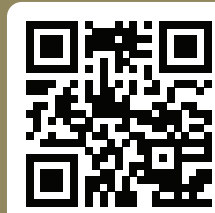
Zľava platí od 1. 1. 2025 do 31. 12. 2025 a zamestnanec ju môže využiť vo všetkých ubytovacích zariadeniach ÚIVP viackrát.

**ZĽAVA
15 %**

Zľava sa vzťahuje výlučne na služby ubytovania. Za ostatné služby sa platí v zmysle platného cenníka služieb.

Bližšie informácie o kompletnej ponuke služieb:

www.ubytujsavevyhodne.sk



Strečno

+421 903 283 816

recepacia.sipstrecno@zsr.sk

Košice

+421 911 533 458

ubytovnakosice@zsr.sk

Bratislava

+421 220 294 181

ubytovnasancova@zsr.sk

Starý Smokovec

+421 911 643 680

recepiciastarysmokovec@zsr.sk