

ŽELEZNIČNÝ Semafor

MESAČNÍK ZAMESTNANCOV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY

12/2020



MANAŽÉR
ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY



ŠŤASTNÝ A BEZPEČNÝ
NOVÝ ROK 2021



POĎAKOVANIE

Milé kolegyně a kolegovia,

sú pred nami posledné dni roku 2020, a tým aj obdobie jedných z najkrajších sviatkov roka. Tento čas je práve dobou, kedy si mnohí z nás hovoria „Ani sme sa nenazdali a už sú tu znovu Vianoce, ako ten čas letí“. Každodenné všedné dni boli plné našich povinností, úloh, starostí, ale aj stanovených cieľov. Mnohé naše osobné, ale aj pracovné predsavzatia sa podarili, niektoré zostali nenaplnené.

Tento rok však bol pre nás všetkých, oproti predchádzajúcim rokom, predsa len iný. Rok 2020 bol aj rokom významných celospoločenských udalostí, ktoré priniesli aj mnohé zmeny v ŽSR. Určite pre nás všetkých bude tento rok navždy spojený s niečím, čo sme nikdy neočakávali, na čo sme neboli pripravení a museli sme sa s tým naučiť existovať. COVID-19 priniesol do našich životov obavy, strach a rôzne obmedzenia oproti bežnému životu. Zrazu sme museli riešiť dochádzku našich detí do škôl, ale aj vlastné dochádzanie do zamestnania, bežné nákupy, používanie dezinfekčných prostriedkov, rukavíc a zvykať si na každodenné používanie ochranného rúška. Pritom si naďalej plniť naše bežné pracovné povinnosti a zabezpečiť počas celej doby spoľahlivú a bezpečnú železničnú prevádzku.

Blížia sa Vianoce a asi mnohí z nás ani nevieme, ako ich strávime. Vianoce boli vždy o rodine, o stretávaní sa s blízkymi, priateľmi, o chvíľach hľadania pokoja na duši a lásky v srdci. Sú to dni úsmevov od cudzích ľudí, neočakávanej pomoci a nečakaných darov. Vianoce boli a vždy aj budú o nádeji. Preto mi dovoľte vysloviť nádej, že aj tohtoročné Vianoce prežijeme všetci tak, ako si to prajeme, medzi svojimi najbližšími, v radosti a pohode, že sa sami budeme tešiť aj z malých darčiekov a ešte väčšiu radosť budeme mať z prijatia našich darov našimi manželkami, manželmi, deťmi, vnúčencami, rodičmi alebo priateľmi. Že vianočné chvíle strávené doma s rodinou alebo aj na pracovisku so svojimi kolegami pri plnení si svojich pracovných povinností budú znovu pre nás osobitné, čarovné, ktoré nás znovu posilnia vierou a nádejou na splnenie našich priání.

V tento predvianočný čas mi dovoľte, nielen za seba, ale aj mojich najbližších kolegov, vám všetkým poďakovať, za vašu silu, trpezlivosť, odbornosť a zodpovednosť, ktorú prejavujete v každodennej práci. Poďakovať vám za vašu obetavosť a lásku k železnici. Za zvládanie ťažkých situácií, ale aj pochopenie ťažkých rozhodnutí. Poďakovanie patrí aj vašim blízkym, ktorí sa naučili žiť s rešpektom k povolaniu „železničiar“ a sú vám oporou pri plnení si vašich povinností na pracoviskách nielen vo všedných, ale aj vo sviatočných dňoch. Prajem vám príjemné a pokojné vianočné sviatky, pohodu v rodine a splnenie vašich očakávaní. Nech tieto dni prežijete v zdraví, s láskou v srdci a pokojom v duši.

Krásne Vianoce a pevné zdravie, lásku a šťastie a naplnenie nádejí a snov v novom roku 2021.

Miloslav Havrila

PORADY VEDENIA V DUCHU PREVÁDZKOVÝCH A EKONOMICKÝCH TÉM

Zasadnutia Krízového štábu rozšíreného o rokovanie vedenia sa okrem situácie v súvislosti s pandemiou koronavírusu zaoberali aj informáciami o prevádzkovej a ekonomickej situácii, plnením grafikonu verejnej dopravy aj otázkami o správe majetku.

AUTOR: Ria Feik Achbergerová

BRATISLAVA – Situáciu okolo pandémie priebežne monitoruje Krízový štáb spolu s riaditeľmi VOJ a OR a zisťuje stav pozitívnych a karanténnych prípadov na zabezpečenie prevádzky. Práce na modernizačných projektoch prebiehajú podľa harmonogramu a zatiaľ nie sú ohrozené termíny odovzdání.

Hlavnými témami poradí rozšíreného Krízového štábu boli aj podmienky verejného obstarávania na zabezpečenie služieb upratovania a čistenia objektov ŽSR a služby stráženie a ochrany majetku.

Rozhodnutím vedenia bolo pridelené gestorstvo nad upratovaním VOJ Správa majetku ŽSR Bratislava a uložená zodpovednosť za prípravu súťažných podkladov na upratovacie služby dodávateľským spôsobom. Súčasťou týchto povinností je aj definovanie

novej metodiky upratovania, postupov vystavovania požiadaviek a následne aj rozúčtovania nákladov za upratovanie na jednotlivé pracoviská. GR okrem iných úloh apeloval pokračovať ďalším kolom oslovovania primátorov a starostov miest a obcí s ponukou prenájmu pozemkov. V ďalšom kole bolo oslovených 27 samospráv a 3 reagovali. Za celé obdobie bolo uzatvorených už 23 zmlúv.

Vedenie manažéra infraštruktúry sa zaoberalo aj budúcnosťou zdravotníckych zariadení. ŽSR majú v správe štyri zdravotnícke zariadenia (Bratislava, Košice, Žilina a Zvolen), ktoré sú v režime nájmu. Všetky uvedené zdravotnícke zariadenia sú klasifikované ako nepotrebný majetok ŽSR a sú v režime nájmu už od roku 2005 na základe nájomných zmlúv z uskutočnených ponukových konaní. GR informoval o vzniku odboru na Ministerstve dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorého súčasťou náplne bude koncepcia parkovísk a cyklotrás. V mesiaci november sa zároveň uskutočnilo stretnutie s povereným riaditeľom odboru stratégie dopravy Petrom Hrapkom, na ktorom sa ŽSR oboznámili so zámermi nového odboru.



Milí kolegovia, železničiar,

máme tu december a pred nami sú najkrajšie sviatky v roku, ktoré zvyknú bývať plné pohody, pokoja a lásky. Verím, že aj napriek náročnému roku spojenému s pandemiou si budeme môcť vianočné čaro týchto dní užiť v pohodlí našich domov a s našimi najbližšími. Vianočná anketa neobišla ani náš Semafor, pýtali sme sa vás, aké máte doma tradície a či sa vám s vianočnou službou spája aj nejaký pekný vianočný zážitok. Odpovede nájdete na strane 12. V aktuálnom decembrovom

číisle sa dočítate aj o tom, ako pokračujú práce v úseku Poprad – Lučivná, o predĺžených nástupištiach v Kvetoslavove, o zrekonštruovanom koľajisku v Rimavskej Sobote či o zmenách, ktoré prinesie nový grafikon vlakovej dopravy 2020/2021.

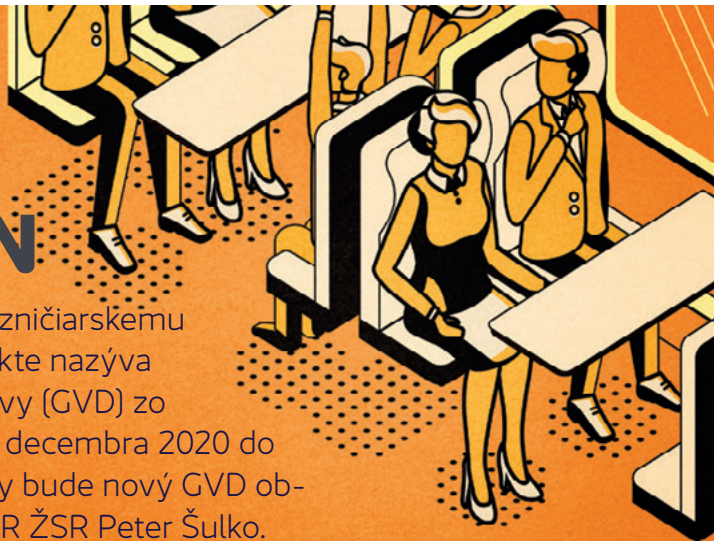
Za celú redakciu Železničného Semaforu vám ďakujeme za vašu celoročnú priazeň, námety na články, ale aj za vašu spätnú väzbu, ktorú nám do redakcie píšete či zatelefonujete. Prajeme vám, aby ste si cez vianočné sviatky oddýchl, na chvíľu sa zastavili, načerpali nové sily a aby rok 2021 bol pre nás všetkých lepším a krajším.

Lucia Lizáková
Šéfredaktorka

NOVÝ GRAFIKON

Každý druhý decembrový víkend patrí tzv. železničarskému „Novému roku“, aj takto sa v železničnom dialekte nazýva polnoc, ktorou sa mení grafikon vlakovej dopravy (GVD) zo starého na nový. GVD bude platiť od nedele 13. decembra 2020 do soboty 11. decembra 2021. Aké zmeny a novinky bude nový GVD obsahovať nám priblížil riaditeľ odboru dopravy GR ŽSR Peter Šulko.

AUTOR: (red), GRAFIKA: Odbor dopravy



Aký rozsah vlakových spojov bude mať grafikon a pribudnú noví dopravcovia?

Objednávka rozsahu vlakovej dopravy do nového grafikonu, ako v osobnej, tak i v nákladnej doprave, bola relatívne rovnaká, ako je aktuálny GVD. Časové polohy spojov, ich trasovanie alebo ich kalendárne obmedzenia sú detaily, ktoré si každý cestujúci konkrétne nájde v cestovnom poriadku a dotknutých pomôckach GVD.

Nový GVD obsahuje celkovo 6 156 vlakových trás (2 373 trás v osobnej doprave, 1 903 trás v nákladnej doprave a 1 880 trás vlakov osobitného určenia). V novom GVD môže vykonávať dopravu 69 dopravcov, z toho štyria v osobnej doprave.

Kvôli pandemií boli pozastavené aj IC vlaky. Vráti sa do nového GVD?

V GVD sú plánované všetky pôvodné vlaky diaľkovej dopravy, vrátane vnútroštátnych IC vlakov, avšak, kvôli pretrvávajúcim obmedzeniam v dôsledku ochorenia COVID-19 sú nateraz operatívne stále pozastavené.

Grafikon ovplyvňujú aj dlhodobé výluky, bude to tak aj teraz?

Nový GVD 2020/2021 je konštruovaný s prirážkami k jazdným časom z dôvodu stavebných prác pri výstavbe koridoru č. V (Rýn – Dunaj) v úsekoch Poprad-Tatry – Svit, Strečno zastávka – Varín – uzol Žilina a Považská Bystrica – Púchov. Úseky Poprad-Tatry – Svit a Považská Bystrica – Púchov sú konštruované ako jednokoľajné, trasy vlakov na úseku Strečno zastávka – Varín – uzol Žilina budú konštrukčne upravované až podľa vývoja a priebehu stavebných prác v roku 2021.

Z tohto dôvodu dochádza na úseku trate Košice – Púchov k zmenám časových polôh vlakov základného taktového rýchlikového systému Košice – Žilina – Bratislava. Párne rýchliky tak majú z Košíc odchod o 10 min. skôr ako doteraz a opačne, nepárne rýchliky majú príchod do Košíc o 10 min. neskôr. Na úseku trate Púchov – Bratislava zostávajú trasy vlakov tohto taktového rýchlikového systému v polohách platného GVD. Nový grafikon však môžu budúci rok ovplyvniť aj ďalšie stavebné práce, napr. Kúty – Lanžhot a Devínska Nová Ves (mimo) – Malacky, ale nebudeme ešte predbiehať.

S grafikonom to bolo tento rok náročné aj z dôvodu pandémie, dotkne sa to aj nového grafikonu?

Výrazné zmeny vo výkonoch boli v osobnej doprave, nákladnú dopravu zásadné výkyvy však nepostihli. V tohtoročnom GVD sme vydali celkovo 5 plánovaných zmien v obvyklej forme a 28 mimoriadnych zmien vo forme na tzv. „telegram“.

Bude v tomto grafikone nejaká novinka, ktorá doposiaľ nebola?

Zásadnou novinkou v riadení dopravy je ukončenie tlačенých listov GVD, ktoré budú v tomto grafikone nahradené online elektronickou formou, a to aplikáciou Traťová poloha vlakov. Drobnými zmenami sú aj úprava tabelárnych cestovných poriadkov (CP), v ktorých kvôli lepšej čitateľnosti bude každý druhý riadok CP vlaku šedo podfarbený alebo aj rozšírenie nových značiek služieb pre cestujúcich vo verejnom CP.

AKO ZAISTIŤ BEZPEČNOSŤ V TUNELOCH

Víziou ŽSR je zabezpečenie modernej a interoperabilnej železničnej infraštruktúry, s čím súvisí zvyšovanie rýchlostí v rámci jej modernizácie. Vzhľadom na členitý terén Slovenskej republiky to znamená budovanie nových železničných tunelov, na ktoré sú z hľadiska bezpečnosti kladené omnoho vyššie požiadavky, ako tomu bolo v minulosti. Možnosť prehlásiť tunel za interoperabilný okrem iného prináša nové požiadavky z hľadiska bezpečnosti pri vzniku mimoriadnych situácií, akými sú uviaznutie súpravy, havárie či nebudaj požiar, pri ktorých je nutný zásah záchranných zložiek.

AUTOR: Jozef Alušík

BRATISLAVA – Prvým z nových tunelov, ktorý musel spĺňať zvýšené bezpečnostné požiadavky, je tunel Turecký vrch. Vždy, keď je niečo prvé, vyskytnú sa problémy, s ktorými sa na začiatku nepočítalo. V tomto prípade sa prišlo pri spracovaní havarijných plánov, v ktorých musia byť uvedené postupy k prevádzkovaniu trakčnej elektrickej siete, vrátane určenia miest uzemnenia trolejového vedenia. Európskym spoločenstvom prijaté technické požiadavky na tunely uvádzajú, že za odpojenie napájania je zodpovedná železnica, zodpovednosť za následné uzemnenie odpojeného trolejového vedenia sa má vymedziť v havarijnom pláne.

ŽSR sú pomocou systému diaľkového riadenia pevných elektrických trakčných zariadení schopné do niekoľkých sekúnd od zadania požiadavky vypnúť napájanie trolejového vedenia. V septembri 2016 boli medzinárodnou železničnou organizáciou UIC prijaté odporúčania pre uzemňovanie trolejového vedenia v tuneloch. Odporúčané sú vopred inštalované pevné uzemňovacie zariadenia umiestnené na vjazdoch do tunela na každej koľaji, pričom je vhodné umiestniť ich aj v miestach záchranného prístupu do tunela. Tieto zariadenia môžu byť zapojené do diaľkového riadenia pevných elektrických trakčných zariadení alebo ručne ovládané, k čomu postačuje obsluha poučenou osobou podľa Vyhlášky

205/2010 Z. z. a ktorými by mohli byť aj príslušníci záchranných zložiek.

Aby bolo možné pokračovať v rokovaníach so zástupcami integrovaného záchranného systému, boli z poverenia Odboru oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky GR ŽSR vykonané Výskumným a vývojovým ústavom železníc merania zvyškového a indukovaného napätia vypnutého, ale neuzemneného trolejového vedenia. Zistilo sa, že v jednosmernej trakčnej sieti 3 kV bolo zvyškové napätie dané kapacitou vedenia, ktorá sa postupne v rámci niekoľkých minút vybijala na bezpečné hodnoty, v striedavej trakčnej sieti 25 kV, 50 Hz sa prejavovali indukčné javy v rámci výmenných polí, kedy je aj do vypnutého vedenia indukované síce nízke, ale nie vždy bezpečné napätie. V oboch trakčných sieťach sa však podarilo nájsť také stavy napájania, ktoré pri použití osobných ochranných a pracovných prostriedkov príslušníkmi záchranných zložiek alebo zamestnancami železnice umožnia zaistiť bezpečnosť uzemnením trolejového vedenia. Tieto výsledky budú použité pri prípravách havarijných plánov a projektovaní trakčnej infraštruktúry v budovaných a pripravovaných tuneloch v budúcnosti, aby bola možná súčinnosť medzi železnicou a záchrannými zložkami v prípade jej potreby.

ÚSEK HANISKA PRI KOŠICIACH – MOLDAVA NAD BODVOU BUDE ELEKTRIFIKOVANÝ

Železnice slovenskej republiky vyhlásili minulý rok pred Vianocami súťaž na elektrifikáciu úseku medzi Haniskou a Moldavou nad Bodvou. Vyhlásenie úspešného uchádzača predpokladáme na začiatku budúceho roka.

AUTOR: (red)

HANISKA PRI KOŠICIACH/MOLDAVA NAD BODVOU – Na úseku Moldava nad Bodvou – Haniska je ukončené verejné obstarávanie na realizáciu elektrifikácie uvedeného úseku. V súčasnosti Úrad pre verejné obstarávanie posudzuje proces verejného obstarávania pred podpisom, v zmysle legislatívnych podmienok pre financovanie projektov z prostriedkov Európskej únie.

Výstavba by mala trvať 28 mesiacov a projekt má byť spolufinancovaný z eurofondov. Elektrifikácia úseku železničnej trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou sa bude realizovať v tzv. redukovanom variante. Ten zahŕňa elektrifikáciu trate a modernizáciu zabezpečovacieho zariadenia, ako aj rekonštrukciu železničného zvršku a spodku vrátane úpravy nástupísk. Investičné náklady predstavujú 58 miliónov eur. Realizáciou tohto projektu sa dosiahne úspora na cestovnej dobe u osobných vlakov oproti súčasnosti až o 11 minút na 32-kilometrovej dĺžke trate, čo je nezanedbateľný faktor. Projekt je v súčasnej dobe vo vysokom stupni projektovej prípravy a nadväzuje na výstavbu terminálu integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou.

V roku 2018 bola spracovaná štúdia realizovateľnosti, ktorá porovnávala tri varianty technického riešenia projektu – základný, redukovaný a minimálny. Minimálny variant s investíciou 41 miliónov eur pozostáva výlučne z elektrifi-

kácie trate, základný variant s nákladmi 74 miliónov eur rozširuje redukovaný variant o modernizáciu zabezpečovacieho zariadenia na nadväzujúcom úseku Barca – Haniska pri Košiciach vrátane samotnej stanice Haniska.

Elektrifikáciou úseku trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou sa odstráni posledná neelektrifikovaná trať zaústená do Košíc s možnosťou optimálneho zapojenia dopravy na tejto trati do pripravovaného Integrovaného dopravného systému (IDS) Košického samosprávneho kraja (KSK), vybuduje sa bezbariérový nástup a výstup pre pohyb imobilných a ťažko telesne postihnutých. Projekt je z pohľadu investičnej prípravy majetkovoprávne usporiadaný, má vysoký stupeň projektovej prípravy a je pripravený na realizáciu. Projekt má prispieť k zlepšeniu dopravnej obslužnosti územia, aj k úspore času pre dochádzku do oceľiarní U.S. Steel Košice, kde sa predpokladá umožnenie vstupu zamestnancov aj tzv. nákladným vchodom v blízkosti železničnej zastávky Hutníky a následnej úpravy vnútropodnikovej dopravy v areáli podniku.

Železničné trate na Slovensku sa začali elektrifikovať od roku 1945. Po dobudovaní infraštruktúry na najvyťaženejších úsekoch však ďalšia elektrifikácia ustala. Na 56 percentách našich koľajníc sa stále dopravíte iba takzvanými „motoráčikmi“.



ŽSR ZREKONŠTRUOVALI KOĽAJISKO V RIMAVSKEJ SOBOTE

Práce na novom koľajisku v ŽST Rimavská Sobota a na rekonštrukcii výhybiek začali 17. septembra 2019 a boli ukončené v novembri tohto roka. Cieľom rekonštrukcie bolo dosiahnutie normových parametrov dopravnej cesty vo všetkých jej ukazovateľoch a zaistenie bezpečnej a plynulej železničnej prevádzky. Zhotoviteľom stavby bolo Združenie Rimavská Sobota a cena prác bola 12 991 570 eur.

AUTOR: Denis Dymo, Odbor Investorský, **SNÍMKY:** Odbor Investorský

RIMAVSKÁ SOBOTA – Podľa informácií z Odboru Investorského, ktorý zabezpečoval na stavbe stavebný dozor, bola predmetom stavby celková prestavba koľajiska v ŽST Rimavská Sobota, ktorá spočívala vo vybudovaní obojstranného ostrovného nástupišťa pre cestujúcich v dĺžke 150 metrov a jednostranného nástupišťa dĺžky 60 metrov. K obojm nástupišťam je vybudovaný bezbariérový prístup a ich súčasťou sú aj zabudované vodiace prvky pre slabozrakých a nevidiacich.

V rámci železničného spodku v stanici boli zriadené typové konštrukcie podvalového podlažia s jeho odvodnením. Čo sa týka železničného zvršku, tak boli hlavné koľaje a výhybky na oboch zhlaviach kompletne rekonštruované. Bolo vymenených 14 výhybiek za nové na betónových a drevených podvaloch, na ktorých bol vybudovaný elektrický ohrev, železničný zvršok dopravných koľají v stanici bol nahradený novým

zvrškovým materiálom a manipulačné koľaje boli obnovené zánovným materiálom železničného zvršku, ktorý bol vyzískaný z existujúcich koľají.

Súčasťou stavby bola aj stavebná úprava dvoch priecestí, ako aj kompletná prestavba železničného mosta. V rámci stavebnej časti stavby bola upravená manipulačná plocha, vybudované vonkajšie osvetlenie, úprava koryta Chrenového potoka v mieste novovybudovaného mosta. V stanici bolo vybudované nové zabezpečovacie zariadenie, pričom boli zrušené dve stavadlá, nové oznamovacie zariadenie, informačný systém, elektrická požiarňa signalizácia, bol vymenený náhradný zdroj energetiky. Nevyhnutnou súčasťou prác boli aj potrebné stavebné úpravy v budove ŽST, kde je umiestnená technológia zabezpečovacieho zariadenia. Z dôvodu nevyhovujúceho stavu bol počas realizácie prác obnovený prístrešok pre cestujúcich pri výpravnej budove.



ČO NÁM PRINESIE

KOLEKTÍVNE VYJEDNÁVANIE

Kolektívne vyjednávanie pre nasledujúce obdobie v ŽSR sa začalo už na začiatku druhého polroka, 6. júla 2020, predložením návrhu na Dodatok č. 3 KZ ŽSR 2019 – 2020 zo strany odborových organizácií OZŽ a OAVD. Vzhľadom na neuzavretie dohody medzi odborovými organizáciami k postupu v kolektívnom vyjednávaní zamestnávateľ požiadal Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny (MPSVaR) SR o určenie rozhodcu, ktorý určil odborovú organizáciu, oprávnenú na uzatvorenie kolektívnej zmluvy.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, SNÍMKA: Ondrej Mlynka

BRATISLAVA – Toto oprávnenie bolo 12. októbra 2020 vydané pre Odborový zväz železničiarov. Zamestnávateľ ako svoj návrh predložil uzatvorenie Kolektívnej zmluvy ŽSR pre roky 2021 – 2023. Vzhľadom k tomu, že medzi zmluvnými stranami bol rozpor, či rokovať a následne uzatvoriť dodatok ku platnej KZ, alebo rokovať o novej KZ, OZŽ požiadalo MPSVaR SR o určenie sprostredkovateľa, ktorou sa stala Anna Nirková.

Kolektívne vyjednávanie pokračovalo ďalej v novembri a decembri ďalšími dvomi stretnutiami za účasti sprostredkovateľky, zástupcov zmluvných strán zamestnávateľa a OZŽ. Rokovania boli priamo úmerné náročnosti obdobia, v ktorom sa uskutočňujú. Zložité podmienky na strane zamestnávateľa, ovplyvnené už od druhého štvrtroka šírením ochorenia COVID-19 a snahou vytvoriť čo najbezpečnejšie podmienky pre ochranu zdravia zamestnancov, ako aj vplyv problémov súvisiacich s ekonomickou situáciou v našom hospodárstve, boli aj pre ŽSR veľkou skúškou. Preto sa zamestnávateľ v procese kolektívneho vyjednávania snažil vysvetliť nutnosť hospodárneho prístupu k požiadavkám, ktoré by znamenali navýšovanie, najmä mzdových nákladov pre ŽSR. S tým súvisela snaha znížiť niektoré v súčasnosti poskytované benefity, ktoré máme v kolektívnej zmluve zadefinované nadštandardne v porovnaní so Zákonníkom práce.

Zástupcovia OZŽ od začiatku našich spoločných stretnutí požadovali minimálne zachovanie benefitov zo súčasne platnej kolektívnej zmluvy a v návrhu predložili ďalšie rozšírenie a zvýšenie nárokov. Svoj postup odôvodňovali tým, že v súčasnej zložitej dobe je zachovanie sociálnych istôt pre nich prvoradé. Oblasť odmeňovania však bude ešte predmetom ďalšieho kolektívneho vyjednávania. Zvyšovanie mzdových nárokov nie je

možné vzhľadom na finančné zdroje a v prípade ich zvyšovania by to zrejme malo dopad na zamestnanosť, čo nie je zámerom.

Snáď najcitlivejšou a aj najdiskutovanejšou otázkou medzi železničiarimi bolo v tejto dobe riešenie odmeny pri odchode zamestnancov do starobného dôchodku. Podľa aktuálne platnej KZ ŽSR 2019 – 2020 sa táto odmena poskytuje v prípade, že zamestnancovi nepatrí odstupné a pracovný pomer bude skončený do 12 mesiacov od vzniku nároku na dôchodok. Odmena sa poskytuje vo výške podľa počtu odpracovaných rokov v ŽSR ku dňu nároku v sume 100 eur za každý odpracovaný rok. Pôvodným zámerom zamestnávateľa bolo dĺžku tohto obdobia skrátiť tak, ako to bolo zaužívané roky pred platnosťou súčasnej KZ. Na základe spoločnej diskusie zmluvných strán a váhy vzájomných argumentov zamestnávateľ súhlasil s ponechaním platnosti obdobia 12 mesiacov pre zachovanie nároku. Suma odmeny bude zachovaná, avšak s najväčšou pravdepodobnosťou bude poskytovaná ako zvýšené odchodné.

Priblížiť celý postup v kolektívnom vyjednávaní nie je vôbec jednoduché. Každá zmluvná strana má svoje priority, pri ktorých presadzovaní sa zvažujú argumenty protistrany, ako sú finančné zdroje, sociálna situácia zamestnancov alebo dlhoročná tradícia pri ich poskytovaní, či spôsob vnímania týchto benefitov medzi zamestnancami – železničiarimi. O tom je zložitý kompromis, ktorý musí zohľadniť všetky tieto skutočnosti. Zmluvné strany teda majú časť cesty k spoločnej dohode za sebou a budú pokračovať v ďalšom rokovaní tak, aby došlo k uzatvoreniu Kolektívnej zmluvy do konca roka. Zaželajme si prijatie spoločného riešenia, ktoré bude prospešné pre ŽSR, účastníkov kolektívneho vyjednávania, ale hlavne pre všetkých železničiarov.

ZAMESTNANCOM SA VYPLATÍ

PRÍSPEVOK ZO
SOCIÁLNEHO FONDU

S novembrovou výplatou bude 13 707 zamestnancom, čiže takmer všetkým, vyplatený príspevok na regeneráciu pracovnej sily, ktorý je dohodnutý v rámci sociálneho fondu v KZ ŽSR 2019-2020.

AUTOR: Odbor riadenia ľudských zdrojov, (red)

BRATISLAVA – Výška príspevku je 40 eur a príspevok bude poskytnutý všetkým, pretože krátke letné obdobie, kedy bolo možné tento príspevok čerpať aj na organizované akcie sociálneho charakteru na pracoviskách, väčšina zamestnancov čerpala dovolenku. Od septembra protiepidemiologické opatrenia znemožňujú zhromažďovanie osôb – zamestnancov vo väčšom počte.

Sú to práve spomínané opatrenia, ktoré zabránili možnosti využívania rekreačných pobytov v školiacich zariadeniach ŽSR alebo tých, ktoré sú v prenájme odborových organizácií. V rámci sociálneho programu a benefitov pre zamestnancov poskytuje zamestnávateľ zo sociálneho fondu jedenkrát ročne príspevok na rekreačný pobyt zamestnanca ŽSR v trvaní minimálne tri dni. Príspevok v sume 35 eur môže byť poskytnutý pri využití pobytu v Účelovom

zariadení Starý Smokovec alebo v sume 50 eur pri pobyte v SIP Strečno a v rekreačných zariadeniach, ktoré sú vo vlastníctve alebo v prenájme odborových organizácií, pôsobiach na ŽSR.

Pri návšteve týchto zariadení je, samozrejme, možné využiť aj príspevok na rekreáciu podľa § 152 a Zákonníka práce a Metodického pokynu GR číslo 27306/2019/O510-1.

Pri kontrolnej činnosti v oblasti dodržiavania fondu pracovného času sme však zaznamenali prípady, v ktorých zamestnanci počas pobytu v rekreačnom zariadení zároveň žiadali na niektoré dni prerušenie dovolenky a preplatenie dôležitých osobných prekážok v práci (napr. návšteva lekára, pracovné voľno pri darovaní krvi a pod.). Upozorňujeme, že takýto postup nie je v súlade so zákonným postupom a zamestnanec si ho nemôže uplatniť.

16. | **FÓRUM KOĽAJOVEJ DOPRAVY**
FORUM OF RAIL TRANSPORT
16. – 17. 3. 2021 Hotel DoubleTree by Hilton,
Bratislava

FKD

Geodetické zameranie
pláne železničného
spodku a jej následné
vyhodnotenie,
asistencia pri
nahrávaní 3D modelu
do grejdera, kontrola
výšky radlice grejdera.



PRÁCE NA MODERNIZÁCII SEVERNÉHO ŤAHU POKRAČUJÚ

Slávnostné poklepanie základného kameňa v septembri odštartovalo 1. etapu modernizácie trate Žilina – Košice, a to v úseku Poprad – Lučivná. Odvtedy prešlo pár mesiacov a v nasledujúcom článku vám prinášame aktuality zo stavby a fotografie z postupu stavebných prác, ktoré čerpáme z materiálu Prehľad základných indikátorov na stavbách modernizácie železničnej infraštruktúry, ktorý spracoval Július Oláh z Odboru Investorského.

AUTOR: Denis Dymo,

SNÍMKY: Odbor Investorský

POPRAD/LUČIVNÁ – Projekt, spolufinancovaný Európskou úniou z nástroja na prepájanie Európy, rieši modernizáciu železničnej trate v úseku Poprad – Štrba (Lučivná) v celkovej dĺžke v súčasnom stave 12,868 km. Modernizáciou trate sa dosiahne nová úroveň technickej vybavenosti a použiteľnosti zabudovaním najmodernejších a najprogresívnejších prvkov, a tým skvalitnenie a zlepšenie jej technických parametrov ako celku. Predmetný úsek je rozdelený na tri ucelené časti stavby: traťový úsek Poprad – Svit, ŽST Svit, traťový úsek Svit – Štrba.

Momentálne v úseku Poprad – Svit prebieha rovnaké železničného spodku, riešia sa preložky káblovodov na 6 kV a pokládka koľaje. Uskutočňuje sa realizácia podkladných vrstiev zo štrkodrvy a betónáž základov trakčných podpíer. Stavia sa podchod pre verejnosť, na ktorom momentálne prebieha obmurovanie stien, zákopy múrov a ostenia.

V ŽST Svit pokračujú prípravné práce pre protihlukové steny. Bol odťažený železničný spodok a momentálne prebieha jeho zarovnávanie. Ďalej sa v ŽST Svit rekonštruuje most, práce momentálne zahŕňajú viazanie výstuže (armovanie). V úseku Svit – Štrba sa uskutočňujú výkopy pre preložky sietí ŽSR, ďalej zakladanie nového násypu, geo. vytyčovanie a rozprestieranie štrkodrvy.



Vrtanie armovanie
a betónáž pilot.



VIANOCE TRIKRÁT INAK

S prichádzajúcimi sviatkami je aj posledné číslo nášho časopisu trochu vianočné. Rozhodli sme sa vám ukázať, aké rôzne tradičné jedlá na štedrovečernom stole si uchovávajú ľudia z rozličných kútov Slovenska a aké príjemné zážitky zažili počas svojej sviatočnej služby.

AUTOR: Denis Dymo, **SNÍMKY:** archívy respondentiek



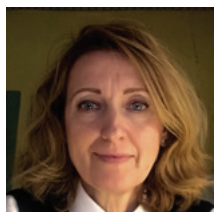
**EVA HRČKOVÁ,
VÝPRAVKYŇA ŽST
KYSUCKÉ NOVÉ MESTO**

Vianočné jedlá sú v každom kúte Slovenska, v každom meste či dedine iné. Popíšte nám, aké jedlá pripravujete vy na vašu tradičnú štedrovečernú hostinu?

My na Kysuciach máme na Štedrý večer už tradične oblátky s medom, kapustnicu s hričmi a zemiakový šalát s rybou. Doma kapra až tak radi nemáme, preto si robievame buď pstruha, alebo klasické rybie filé. A k tomu samozrejme patrí dobré víno.

Ak ste už zažili vianočnú službu na železnici, spája sa vám s ňou nejaký príjemný zážitok?

Za 28 rokov som už zažila veľa vianočných služieb. Ale situácia, ktorá mi utkvela v pamäti sa stala asi pred šiestimi rokmi. Moja vtedy 21-ročná dcéra sa ma pýtala, ako budem robiť na Vianoce. Povedala som jej, že 23. decembra mám nočnú službu, a potom 24., 25. a 26. decembra budem doma, na čo mi ona v tom veku odvetila, že konečne budeme mať poriadne Vianoce.



**JANA VOĽANSKÁ,
VÝPRAVKYŇA
ŽST BARDEJOV**

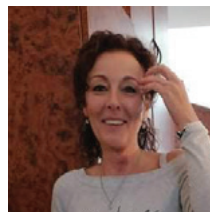
Vianočné jedlá sú v každom kúte Slovenska, v každom meste či dedine iné. Popíšte nám, aké jedlá pripravujete vy na vašu tradičnú štedrovečernú hostinu?

V našej rodine dodržiavame vianočné tradície, ktoré sme sa naučili od našich starých rodičov. Pre mňa a pre moju rodinu je veľmi dôležité byť na Vianoce spolu, ale vzhľadom na súčasnú pandemickú situáciu, to tento rok asi nebude možné. Celý Štedrý deň sa u nás počúvajú koledy, pozerajú vianočné rozprávky a pripravuje sa štedrovečerná hostina. Ako

prvé sa davajú oblátky s medom, potom kapustnica, my ju robievame bez mäsa. Tak ju robila moja babka, moja mama, a tak ju robím aj ja. Potom nasleduje hrachová polievka, ryba so šalátom a nakoniec opekance s makom a cukrom zaliate teplým mliekom.

Ak ste už zažili vianočnú službu na železnici, spája sa vám s ňou nejaký príjemný zážitok?

Pracujem na železnici 26 rokov a zažila som už veľa vianočných služieb. Aj napriek tomu, že ste v takom čase od rodiny, je veľmi milé, keď si s cudzími ľuďmi, ktorí prídu vlakom alebo idú na polnočnú omšu, alebo z nej, podáte ruky a poprajete si šťastné a veselé Vianoce.



**RENÁTA LACIKOVÁ,
REFERENT
PRIEREZOVÝCH
ČINNOSTÍ ŽST LUČENEC**

Vianočné jedlá sú v každom kúte Slovenska, v každom meste či dedine iné. Popíšte nám, aké jedlá pripravujete vy na vašu tradičnú štedrovečernú hostinu?

U nás je štedrovečerná hostina trochu špeciálnejšia, keďže som celiatik a musím tomu prispôbiť aj menu. Ako prvé máme oblátky s medom a cesnakom, tie musia byť bezlepkové, ďalej máme opekance, ktoré sú tiež bezlepkové, ale robíme ich s kyslou kapustou, nakoľko manžel je z východného Slovenska a u nich je takýto zvyk. Potom nasleduje klasická kapustnica, avšak tiež bez múky s údeným mäscom, hričmi, sušenými slivkami. Pokračujeme rybou na prírodný spôsob s tradičným majonézovým šalátom. Každý rok sme na štedrovečernú večeru u dcéry a jej manžela v Nitre a za stôl si sadáme aj so svatovcami. Oni majú svoje jedlá, odlišné od našich. Na stole majú veľký výber rôznych druhov dobrôt. Pre celiakiu som bola prinútená zmeniť aj vypekanie. Predtým sme mali niekoľko klasických vianočných koláčov, po novom som si už zvykla, že som bez nich a nechýbajú mi. Moja rodina sa stotožnila so zmenou jedálnička a nemajú problém zjesť aj bezlepkovú stravu. Touto cestou chcem popriať všetkým nádherné, pokojné a požehnané vianočné sviatky.

HODINOVÁ MZDA PRE SOLIDARITU

Vedenie neinvestičného fondu Solidarita, spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností, organizuje už tradične aj k Vianociam 2020 akciu, ktorá bude prebiehať až do konca novembra 2021 pod názvom Podporme hodinovou mzdou SOLIDARITU.

AUTOR: (red)

BRATISLAVA – Blíži sa koniec roka a predvianočné obdobie, keď vďaka atmosfére máme dôvod a čas rozmýšľať o tom, čo nám odchádzajúci rok priniesol. Starosti či prekážky, ktoré priniesol tento rok všetkým železničiarom, by pre niektorých našich kolegov boli ešte viac neriešiteľné. Fond SOLIDARITA aj v tomto roku pomohol ťažké životné situácie ľahšie znášať a prekonať. Veľmi si vážime všetkých tých, ktorí prispeli svojou hodinovou mzdou na pomoc kolegom v zložitej životnej situácii. V roku 2020 bolo na účet fondu poukázaných z akcie „Vianoce 2019“ 14 932,15 eura. Tieto prostriedky boli použité na poskytnutie finančnej podpory 23 zamestnancom zo všetkých troch spoločností.

Ďakujeme za dôveru, ktorú poukázaním finančného príspevku pre kolegov železničiarov prostredníctvom fondu SOLIDARITA preukazujete. Sme radi, že už existuje veľa príbehov, ktoré aj vašim pričinením mali šťastnejší koniec. Človek ťažkú životnú situáciu ľahšie znáša, ak cíti, že na svoje trápenie nie je celkom sám.

Veríme, že aj v tomto roku zamestnanci železníc nezostanú k tejto výzve ľahostajní a rozhodnú sa prejavíť spolupatričnosť práve poukázaním svojej hodinovej mzdy na účet fondu. V dnešnej dobe, v ktorej technické riešenia veľaokrát nahradzujú ľudský cit, máme takto možnosť dokázať, že stále i napriek životným skúškam vyhráva dobré ľudské srdce a ochota pomôcť našim kolegom, ktorí to práve potrebujú. Takých železničiarov, ktorým SOLIDARITA pomohla, je medzi nami už niekoľko stoviek.

Vedenie fondu SOLIDARITA spolu s vedením všetkých troch železničných spoločností vyzýva všetkých zamestnancov Železníc Slovenskej republiky, Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia a Železničnej spoločnosti Slovensko, aby sa k akcii pripojili. Vedenie fondu SOLIDARITA ďakuje všetkým, ktorým nie je výzva ľahostajná a všetkým vám praje, aby aj v ťažkom roku 2020 boli sviatky pokoja a mieru šťastné a radostné pre všetkých.



ŽELEZNICE – QUO VADIS?

Na ministerstve dopravy a výstavby si uvedomujeme jedinečné postavenie železničnej dopravy. Jej výhodou je rýchlosť, bezpečnosť a ekologickosť. A práve zelenú dopravu preferuje Európska komisia. Obrovskou výhodou vlakovej dopravy je aj to, že odbremeňuje preťažené cesty. Zápchy v mestách sa stávajú čoraz páľčivejším problémom. Riešenie je pritom veľmi jednoduché, stačí nechať auto doma a cestovať verejnou dopravou. Táto zmena v správaní občanov je však podmienená ponukou kvalitných služieb. A tá do veľkej miery závisí od veľkosti investícií, ktoré sú na ňu vyčlenené.

Na ministerstve robíme všetko pre to, aby do železničnej dopravy smerovali tak potrebné investície. Nejde len o to, vyrokovať čo najvyššiu sumu z rozpočtu, ale pripraviť dobré projekty na nové programové obdobie. Chceme, aby do železničnej dopravy poputovali významné investície z balíka obnovy. Máme vôľu v maximálnej možnej miere využiť všetky dostupné zdroje financovania. Je načas, aby sme konečne začali znižovať značný investičný dlh, ktorý sa rokmi nahromadil.

Budúci rok, ktorý už intenzívne klope na dvere, je Rokom železníc. Verím, že železnici, ale aj jej zamestnancom, prinesie len to najlepšie. Hovorí sa, že práca železničiara je skôr poslaním ako prácou a ja môžem len súhlasiť. Pretože tlčúcim srdcom železnice ste práve vy, železničiari. V lepších či horších časoch si svedomito plníte svoju prácu. Za vaše nasadenie vám chcem úprimne poďakovať. A tiež vám zaželať pokojné sviatky v kruhu rodiny a šťastné návraty domov.

štátny tajomník MDV SR
Jaroslav Kmeť

ZMAPOVANÉ ŽELEZNICE

Po čase sa opäť vraciame k nášmu seriálu o dokumentoch v archíve. V tomto čísle vám priblížime zbierku máp, ktorá je uložená v Archíve ŽSR.

AUTORI: Denis Dymo, Daša Krčová, **SNÍMKY:** unsplash.com, Archív ŽSR

BRATISLAVA – Mapa je zjednodušené zobrazenie priestoru, navigačná pomôcka, ktorá zdôrazňuje vzťahy medzi objektmi v priestore. Existuje veľké množstvo špeciálnych tematických máp. Aj u nás v archíve máme jednu veľkú skupinu takýchto máp, a to mapy dopravné – železničné.

Zbierku máp v našom archíve môžeme rozdeliť na železničné mapy nástenné, ktoré zobrazujú železničnú sieť, či už našu slovenskú, alebo ešte z minulosti československú, alebo aj európsku. Ďalej disponujeme mapami menšieho formátu, ktoré zobrazujú buď určitú časť železničnej siete, alebo sú to schematické plány, ktoré zobrazujú hranice jednotlivých organizačných jednotiek. Je zaujímavé, že dokonca aj štúdiom takýchto máp je možné sledovať meniacu sa organizačnú štruktúru, napr. na mape z roku 1997 nenájdeme Oblastné riaditeľstvo, ale Správu riadenia dopravy a pod. V archíve je niekoľko takýchto máp, z ktorých sa dajú vyčítať hranice jednotlivých organizačných jednotiek v danom období. Tieto mapy vydávalo Stredisko železničnej geodézie v roku 1997, ide napr. o mapu Hranice Správ železničných tratí a stavieb, z ktorých vieme vyčítať sídla týchto správ a aj ich obvody. Tiež na nich vidíme meniacu sa organizačnú štruktúru. Na mape z roku 1997 ich bolo 8 a v roku 2000 až 10. Dokonca existujú aj mapy jednotlivých organizačných jednotiek, napr. u nás v archíve sa zachovala mapa Hranice SMSÚ OR Žilina.

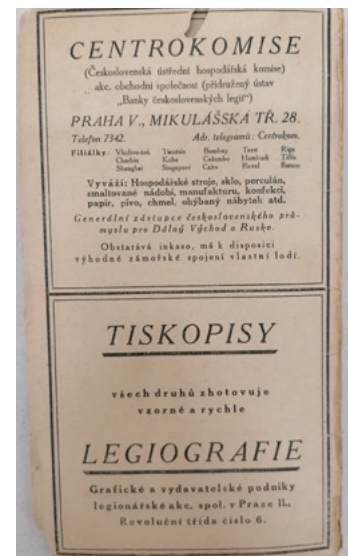
Z menších máp je veľmi zaujímavá ručne kreslená Železničná sieť počas Slovenského národného povstania, veľmi vzácnou je aj mapa z roku 1920 – Železniční síť Československé republiky. V tomto čase ešte k Československu patrila aj Podkarpatská Rus.

Ďalšou skupinou sú mapy nástenné, ktoré sú veľkoformátové. Najstaršia takáto nástenná veľkoformátová mapa, ktorá je uložená v našom archíve, je mapa z roku 1853. Avšak, nezobrazuje železniciu na Slovensku, ale ide o Situačný plán štátnych železníc od Gloggnitzu po Murzzuschlag pod Semmeringom v Rakúsku.

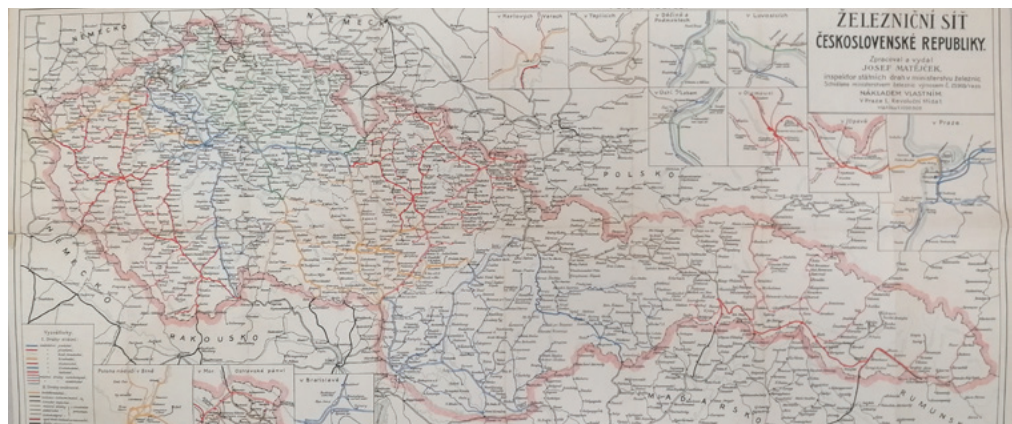
Z nástenných máp je zaujímavá mapa z obdobia Bratislavskej dráhy, teda z obdobia rokov 1953 – 1963. Žiaľ, na mape nie je uvedený rok vytvorenia. Na viacerých mapách môžeme len odhadovať rok vydania, buď podľa prevedenia alebo názvu. Ak má mapa názov Východná dráha a žiadne ďalšie informácie, tak len môžeme buď hádať, v ktorom roku bola vyhotovená, pretože Východná dráha existovala od roku 1963 až do roku 1989, alebo detailným štúdiom tratí sa priblížiť k určeniu presnejšieho obdobia vzniku danej mapy.

V neskoršom období sa vydávali aj takzvané propagačné mapy, napr. Vlakom za krásami Slovenska, ktorá vyšla viackrát. Najstaršia, ktorá je uložená u nás v archíve, je z roku 1995 a najmladšia z roku 2009. Medzi propagačné mapy by sme mohli zaradiť aj Schému Kilometrické vzdialenosti medzi stanicami, ktorá slúži na určenie vzdialeností medzi jednotlivými stanicami, alebo aj Mapu ŽSR pre nákladnú dopravu z roku 1995.

#1 Železničná sieť počas Slovenského národného povstania – ručne kreslená.



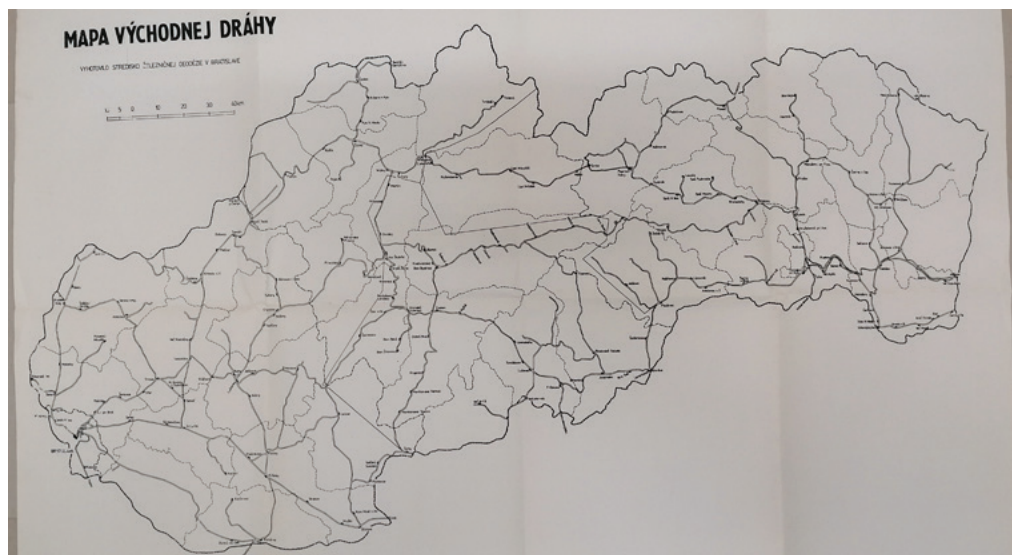
#3 Železniční síť Československé republiky (Praha, 1920)



#4 Nástenná Železničná mapa ČSD: Slovensko (Správa bratislavskej dráhy, 1953 – 1963)



#5 Východná dráha



KRÍŽOVKA A SUDOKU

– Tak čo, ako si prežil Silvester, priateľu? – Ale... najprv som nevedel, ... – tajnička				Pomôcky: alit, prel, amas, lema	pytliak kladúci oká	darček	rímskych 995	talizman	lúštil, riešil	značka cigár	Pomôcky: Orin, trán, Pskov, SKK	trafil loptu do siete	nech, po česky	EČV okr. Krupina
				smelosť							vrecovitý obal			
				1							mastná zemina			
				stotina hektára			oznámili úradom						2	a podobne (skr.)
Jozef Vysočani	vyklíčený jačmeň	3	kypri zem pluhom	sibírsky veľtok		chlp	honosný dom				zn. elektro- spotrebičov			
			okresný výbor (skr.)			druh prete- kárskeho saní					hustá hmľa z dymu			
povýšenec					obec v okr. Třebíšov					tropická savana				
veľká mačkovitá šelma				druh revolvera	domáce zvieratá				vládca emiráta					obraz vytvorený leptaním
					darovala, poskytla				poolepuj					
amerícium (zn.)			čas				nepodľahol							
			časť ľudového odevu				alžírsky prístav							
dôkazné materiály						muž.meno (10.9.)						zo, po česky		
						dokúp						otravné látky (skr.)		
Pomôcky: edel, kamizol, Oran	kosila					hnľ (nár.)					Okresný stavebný podnik(skr.)			
	popevok					veľrybí tuk					akže			
pomocná poučka					klus (hovor.)					portland. slink				
					odreté miesto					dom.meno Oldricha				
prezývka amerického vojaka (i amík)			sídlo v USA						v poriadku (z anglič.)			symetrála	5	európsky menový systém (skr.)
			lovkyňa perlorodiak						kód bývalej našej meny					
	Správa dráhy (skr.)	obranca (šport.)					EČV okr. S.L'ubovňa				obidve			
		EČV okr. Prešov					ťažná sila (skr.)				elektrónvolt (skr.)			
4													0	
dolár, po česky						ruské mesto						Locus Sigili		

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

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

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

BLAHOŽELÁME

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

POĎAKOVANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

SPOMÍNANIE

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Vaše príspevky do januárovej spoločenskej rubriky môžete posilať na adresu zsmafor@zsr.sk do 13. januára 2021.

Šéfredaktorka

Lucia Lizáková
T: 920/7801, E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo - dymo.denis@zsr.sk
Ria Feik Achbergerová - feikachbergerova.ria@zsr.sk

Layout & grafická úprava

Ondrej Mlynka - mlynka.ondrej@zsr.sk
Alexander Turanský - turansky.alexander@zsr.sk

Interný časopis Železničný Semafor

Vydáva GR ŽSR, Odbor komunikácie a marketingu, riaditeľ: Ria Feik Achbergerová
Adresa redakcie: Bratislava, 813 61, Klemensova 8, e-mail: zsmafor@zsr.sk, www.zsr.sk

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

KVETOSLAVOV

MÁ PREDLŽENÉ NÁSTUPIŠTIA

V mesiaci október dostalo Oblastné riaditeľstvo Trnava od vedenia Železníc Slovenskej republiky úlohu predĺžiť existujúce nástupištia v ŽST Kvetoslavov o 30 metrov. Podmienkou bolo ukončenie prác do vydania decembrového grafikonu vlakovej dopravy.

AUTOR: Lucia Lizáková, **SNÍMKY:** Martin Fačkovec

KVETOSLAVOV – Pred samotnou realizáciou vypracovalo technické oddelenie sekcie ŽTS projekt nástupíšť a po schválení Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky sa zamestnanci tunelovej čaty SMSÚ ŽTS TO Topoľčany pustili do stavebných úprav nástupíšť.

Úprava nástupíšť spočívala v predĺžení nástupnej hrany z pôvodných 120 metrov na súčasných 150 metrov. Hlavným cieľom predlžovania nástupíšť bolo zaistenie možnosti križovania dlhších vlakových súprav nového dopravcu (ZSSK a ÖBB) na trati Komárno – Bratislava-Nové Mesto.

Nástupište č. 1 ku koľaji č. 3 bolo predĺžené s použitím užitých prefabrikovaných konzolových dosiek uložených na betónových prefabrikátoch Tischer. Povrch nástupíšťa s prístupom na začiatku nástupíšťa sa upravil novou zámkovou dlažbou spolu s napojením na existujúci chodník. Zamestnanci Mostného obvodu Košice (pracovisko Bratislava) operatívne vyrobili k predĺženej časti nástupíšťa č. 1 aj nové zábradlie.

Nástupište č. 2 medzi koľajou č. 1 a 2 bolo predĺžené s použitím užitých prefabrikátov Tischer, ktoré tvoria hranu nástupíšťa. Na nástupíšti je taktiež nová zámková dlažba a na konci nástupíšťa pribudla aj šikmá rampa.

Práce na nástupíštiach zachovávali ich súčasné parametre, a to šírku aj výšku nástupíštnej hrany, v prípade nástupíšťa č. 1 je to 550 mm a pri nástupíšti 2. je to 300 mm nad spojnicou temien koľajnicových pásov. Záverečné práce si vyžiadali ešte bezpečnostný náter a upravenie terénu v okolí nástupíšťa č. 1.





BEZPEČNÉ POUŽÍVANIE SMARTFÓNOV

V spolupráci so Železničnými telekomunikáciami vám každý mesiac prinášame tému, ktorou sa snažíme poradiť vám, ako sa vyhnúť rôznym nepríjemnostiam z kybernetického sveta. Tento mesiac si povie-
me niečo bližšie o našom dennom pomocníkovi – mobilnom telefóne.

AUTOR: Železničné telekomunikácie, (red)

BRATISLAVA – Smartfón, alebo aj chytrý telefón, je mobilné zariadenie s operačným systémom, ktoré zabezpečuje využívanie rôznych funkcií. Jeho používatelia majú vďaka nemu prístup na internet, kde využívajú rôzne služby, napr. bankovníctvo, e-mail, ukladanie fotiek, videí či aplikácie určené na komunikáciu. Neobmedzené možnosti našich zariadení so sebou prinášajú aj množstvo rizík a ľahko sa môžeme stať terčom kybernetických útokov. Pri každodenných činnostiach so smartfónom mnohí zabúdame na ochranu pred takýmito hrozbami.

Existuje viacero operačných systémov, ktoré sa používajú v spomínaných zariadeniach a každý z nich nám poskytuje rôzne možnosti ochrany. Zabezpečenie systému Android sa od jeho vzniku výrazne zlepšilo. Služba Google Play, ktorú tento systém ponúka, sa v minulosti neraz stala zaujímavým cieľom útokov. V súčasnosti využíva aplikáciu, ktorá kontroluje zariadenie už počas inštalácie aplikácie, a tým ho chráni.

Bezpečnostné riziko však neobchádza ani používateľov iOS. V roku 2016 bol zaznamenaný zvýšený počet útokov malvérom (škodlivý softvér) so zameraním na Apple iOS. V minulosti sa tento operačný systém mohol pochváliť vyššou úrovňou bezpečnosti ako Android. Ten ponúkal pomerne malé množstvo bezpečnostných aktualizácií vydaných z dielň výrobcov.

Neaktualizovaný softvér môže viesť k bezpečnostným dieram, ktoré nás však vo väčšine prípadov nemusia

zaujímať, pokiaľ všetky svoje aplikácie sťahujeme z overených zdrojov.

Ako sa chrániť pred potenciálnym ohrozením smartfónu?

- **Zámok displeja** - tvorí základnú vrstvu ochrany súkromia. Pri použití PIN sa odporúča nastaviť ho s kombináciou pre čo najvyššiu ochranu. Najbezpečnejšie je použitie odtlačku prsta či face ID (odomknutie nasnímaním tváre).
- Výkonný **bezpečnostný softvér** - každé zariadenie je potrebné chrániť bezpečnostným softvérom. Spoľahlivý bezpečnostný softvér ochráni naše zariadenie pred malvérom, zabráni úniku dát z telefónu či zjednotí jeho hľadanie v prípade straty.
- Používať **aplikácie z oficiálnych zdrojov**.
- Pravidelne **zálohovať dáta** - pravidelné vykonávanie zálohy mimo zariadenia zabezpečí bezpečnosť dát pred ich stratou.
- Vykonávať pravidelné **aktualizácie**.
- Používať **bezpečné internetové pripojenie** - pripájať zariadenie k dostatočne zabezpečenej wifi sieti. Na verejne dostupnej sieti sa neprihlasovať do bankového účtu cez prehliadač. Vhodnejšie je použitie oficiálnej mobilnej aplikácie, ktorá poskytuje viac bezpečnostných prvkov.
- Pri používaní služieb internetu prostredníctvom smartfónu **dbajte na svoju bezpečnosť**. Spomínané odporúčania vám môžu byť užitočné ako prevencia pred nástrahami.

Čím najčastejšie ohrozujeme svoj mobilný telefón?

#1 klikaním na škodlivé odkazy v e-maile,

#2 sťahovaním škodlivého softvéru maskovaného ako iný softvér,

#3 inštaláciou aplikácií tretích strán priamo z internetu namiesto oficiálnych obchodov ako sú Google Play alebo Apple App Store.

KALENDÁR VÝROČÍ TRATÍ

NA SLOVENSKU V ROKU 2021

■ VÝROČIE	■ TRATĚ	■ DÁTUM
150	Žilina - Český Těšín ČD	8.1.
125	Veľké Bielice - Prievidza	18.4.
65	Čermeľ - Alpinka	1.5.
150	Lučenec - Somosköújfalu MÁV	4.5.
55	Haniska pri Košiciach - Maťovce	9.5.
140	Rača - Vajnory (osobná doprava)	15.5.
175	Cífer - Trnava (konská trakcia)	1.6.
145	Trnava - Nové Mesto nad Váhom	2.6.
150	Lučenec - Zvolen	18.6.
130	Holíč nad Moravou - Hodonín ČD	18.6.
180	Svätý Jur - Pezinok (konská trakcia)	30.6.
85	Mlynky - Mníšek nad Hnilcom	26.7.
125	Štrba - Štrbské Pleso	29.7.
130	Šahy - Drégelypalánk MÁV	15.8.
145	Orlov - Leluchów PKP	18.8.
120	Chynorany - Trenčín	18.8.
125	Turňa nad Bodvou - Tornanádaska MÁV	20.8.
145	Trnava - Sereď (parná trakcia)	1.9.
70	Malé Straciny - Nógrádszakál MÁV	12.9.
125	Lučenec - Ipolytarnóc MÁV	15.9.
140	Nitra - Topoľčany	16.9.
135	Čata - Šahy	24.9.
100	Bánovce nad Ondavou - Vojany	20.10.
150	Slovenské Nové Mesto - Miskolc MÁV	26.10.
130	Devínska Nová Ves - Skalica na Slovensku	27.10.
130	Devínske Jazero - Stupava	27.10.
125	Hronská Dúbrava - Levice	27.10.
115	Piešťany - Vrbové	27.10.
115	Trebatice - Rakovice	27.10.
175	Trnava - Sereď (konská trakcia)	1.11.
145	Šurany - Ivanka pri Nitre	1.11.
55	Orlov - Podolíneč	5.11.
130	Bratislava Nivy - Szombathely MÁV	9.11.
115	Zohor - Záhorská Ves	15.11.
125	Dunajská Streda - Komárno	17.11.
145	Ivanka pri Nitre - Nitra	19.11.
120	Lučenec - Poltár	24.11.
120	Breznička - Katarínska Huta	24.11.
125	Pohronská Polhora - Tisovec	30.11.
150	Žilina - Poprad	8.12.
110	Zohor - Plavecký Mikuláš	9.12.
150	Poprad - Spišská Nová Ves	12.12.
110	Starý Smokovec - Tatranská Lomnica	16.12.
115	Lučenec - Halič pri Lučenci	19.12.
90	Handlová - Horná Štubňa	20.12.
150	Michalany - Humenné	25.12.