

34. ročník — marec 2026
Mesačník zamestnancov Železníc Slovenskej republiky

Žsemafor



Šéfredaktorka

Lucia Lizáková

T: 920/7801

E: lizakova.lucia@zsr.sk

Redakcia

Denis Dymo — dymo.denis@zsr.sk

Grafická úprava

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., Squarebizz — Hala C, 7470, 841 07 Bratislava — DNV

NA OBÁLKE: Tunel Španí Háj

TITULNÁ FOTOGRAFIA: Petra Lániková





Zmena času na letný – informácia pre cestujúcich

V nedeľu 29. marca 2026 dôjde na Slovensku k prechodu zo zimného na letný čas. O 2.00 hod. stredoeurópskeho času sa hodiny posunú o jednu hodinu dopredu na 3.00 hod. Táto zmena sa môže dotknúť vlakov, ktoré majú odchod naplánovaný medzi 2.00 hod. a 2.59 hod. Železničná doprava bude počas zmeny času organizovaná tak, aby boli podľa možností zachované prípoje medzi osobnými vlakmi. Letný čas bude platiť do 25. októbra 2026, keď sa hodiny opäť posunú späť na zimný čas. Cestujúcim odporúčame, aby si pred cestou overili aktuálne odchody vlakov v cestovných poriadkoch.

Obsah

- 3 Zmena času na letný – informácia pre cestujúcich
- 4 Hlavnú stanicu v Bratislave čaká zmena: dôraz na bezbariérovosť, komfort aj hygienu
- 7 Vláda schválila modernizáciu trate Krompachy – Kysak ako strategickú investíciu
- 8 Tunel Španí Háj je prerazený. Stavba dosiahla kľúčový moment
- 10 Komplexná obnova strechy zvýši bezpečnosť stanice
- 12 Príbeh bratislavskej Hlavnej stanice
- 14 Nepodceňujme žiadny úraz, váš postup môže zachrániť niekomu zdravie alebo život
- 15 Správna reakcia pri požiari rozhodne o bezpečnosti všetkých
- 16 Rozsiahla výluková činnosť v obvode OR Trnava v roku 2026 prinesie modernizáciu a zvýšenie priepustnosti železničnej infraštruktúry
- 18 Modernizácia trate Bratislava – Štúrovo
- 19 Siedmy ročník konferencie Blesk opäť spojí odborníkov
- 20 Oznamy
- 21 Krížovka
- 22 Najlepšie tipy, ako sa chrániť na internete



ZMENA NÁZVU ŽELEZNIČNEJ ZASTÁVKY V PEZINKU

Od pondelka 9. marca nesie zastávka Pezinok-zastávka nový názov Pezinok-Grinava. Názov odkazuje na mestskú časť Grinava, v ktorej sa zastávka nachádza, a má pomôcť cestujúcim k presnejšej orientácii. Nový názov sa postupne objaví aj vo vyhľadávačoch spojení na webe ZSSK, v mobilnej aplikácii IDeme vlakom a v hláseniach vo vlakoch. Pri plánovaní cesty už preto vyhľadávajte zastávku pod názvom Pezinok-Grinava.

V BREZNE PRIBUDOL NOVÝ PERÓN

Cestovanie vlakom v Brezne je opäť o niečo komfortnejšie. Na železničnej zastávke Brezno mesto bol vybudovaný nový perón, ktorý zlepšuje bezpečnosť a pohodlie pri nastupovaní či vystupovaní. Modernizácia priniesla aj lepšiu dostupnosť pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie, prvky pre zrakovo znevýhodnených cestujúcich a nové osvetlenie zastávky. Zastávka Brezno mesto, ktorá sa nachádza priamo v centre mesta, patrí medzi dôležité body osobnej dopravy a denne ju využívajú obyvatelia aj návštevníci regiónu.



Hlavnú stanicu v Bratislave čaká zmena: dôraz na bezbariérovosť, komfort aj hygienu

Hlavná železničná stanica v Bratislave patrí dlhodobo medzi najvyťaženejšie dopravné uzly na Slovensku. Denne ňou prechádzajú tisíce cestujúcich, no jej technický stav aj úroveň služieb už dlhšie nezodpovedajú očakávaniam verejnosti. Železnice Slovenskej republiky preto predstavili projekt rekonštrukcie, ktorý má priniesť modernizáciu priestorov, zlepšenie hygienických podmienok aj odstránenie architektonických bariér.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKY: ŽSR

MAREC 2026



BRATISLAVA — Príprave projektu predchádzal kvantitatívny prieskum verejnej mienky, do ktorého sa zapojilo 504 respondentov z rôznych regiónov Slovenska. Výsledky potvrdili, že Hlavnú stanicu využíva široká verejnosť. Až 93 % opýtaných cestuje vlakom a 92 % využíva bratislavskú Hlavnú stanicu. Viac ako polovica respondentov ju pritom navštevuje aj z iných dôvodov, než len pre samotné cestovanie, napríklad pre služby či prestup na mestskú hromadnú dopravu.

Z prieskumu zároveň vyplynulo, že súčasný stav stanice negatívne vplýva na pocit bezpečia a komfort cestujúcich. Takmer polovica respondentov sa v jej priestoroch necíti bezpečne a vizuálny stav budovy neprispieva k pozitívnemu vnímaniu prostredia. Medzi najčastejšie spomínané nedostatky patrili prítomnosť ľudí bez domova, nedostatočná hygiena, stav toaliet, chýbajúce miesta na sedenie a zastaraný vzhľad stanice.

Dva projekty, jedna tvár

Modernizácia stanice sa bude realizovať prostredníctvom dvoch projektov. Prvým je projekt „**Bratislava Hlavná stanica – rekonštrukcia – projektová dokumentácia**“, ktorý odštartoval 24. februára 2026 úvodnou poradou so zhotoviteľom. Samotná projekcia vrátane povoľovacích procesov je plánovaná približne na desať mesiacov.

Druhý projekt s názvom „**Bratislava Hlavná stanica – zabezpečenie štandardov pre cestujúcu verejnosť a PRM**“ sa realizuje už od januára 2026 a prináša konkrétne zlepšenia, ktoré cestujúci pocítia ešte v tomto roku. Zameriava sa najmä na hygienické zariadenia, bezbariérovosť a základný komfort pohybu v budove.

Nové toalety aj špeciálna miestnosť pre osoby so zníženou mobilitou

Jednou z hlavných priorít je modernizácia hygienických zariadení. Na prízemí budovy vzniknú nové toalety, pričom existujúce zariadenia v suteréne prejdú kompletnou rekonštrukciou. Súčasťou riešenia bude aj kontrolovaný vstup cez turnikety s možnosťou bezhotovostnej platby. Nové sanitárne vybavenie bude v tzv. antivandal štandarde a priestory doplní moderná vzduchotechnika, nové obklady či vykurovacie systémy.

NOVINÁRSKY BRUNCH NA HLAVNEJ STANICI V BRATISLAVE

Zástupcovia médií sa zúčastnili na novinárskom brunchi, na ktorom sa im predstavila pripravovaná rekonštrukcia **Bratislava Hlavná stanica**. Cieľom stretnutia bolo vysvetliť jednotlivé kroky modernizácie a priblížiť, aké zmeny čakajú cestujúcich v najbližšom období. Novinári sa oboznámili s plánovanými úpravami priamo na mieste, aby mohli verejnosti priniesť presné a zrozumiteľné informácie o tom, ako bude obnova stanice prebiehať počas plnej prevádzky.

MIROSLAVA GARAJA ZVOLILI ZA NOVÉHO ČLENA RIADIACEHO VÝBORU CER

Generálny riaditeľ ŽSR Miroslav Garaj bol 3. februára 2026 na 77. Valnom zhromaždení Spoločenstva európskych železničných a infraštruktúrnych spoločností (CER) v Bruseli jednohlasne zvolený za člena Riadiaceho výboru CER na funkčné obdobie rokov 2026 – 2027. K doplňujúcim voľbám došlo v dôsledku zmien vo vedení viacerých železničných spoločností vrátane ŽSR. Nomináciu nového generálneho riaditeľa ŽSR najprv prijal Riadiaci výbor CER a následne ju postúpil na schválenie Valnému zhromaždeniu, ktoré Miroslava Garaju do funkcie člena Riadiaceho výboru CER zvolilo. Jeho pôsobenie v tomto orgáne predstavuje významnú príležitosť pre aktívne zapojenie slovenského manažera železničnej infraštruktúry do formovania európskej železničnej politiky a posilnenie zastúpenia ŽSR pri rokovaní s európskymi inštitúciami.

V rámci nových priestorov vznikne aj špecializovaná miestnosť pre osoby so zníženou mobilitou (PRM). Tá bude vybavená napríklad stropným zdvíhacom na manipuláciu s osobami na vozíku, elektricky nastaviteľným sprchovacím a prebaľovacím stolom, sprchou či zdvíhacou plošinou. Tento typ vybavenia umožní komfortnejšie využívanie stanice nielen ľuďom na invalidnom vozíku, ale aj seniorom, rodičom s malými deťmi či osobám po úrazoch.

Pohodlnejší pohyb po stanici

Dôležitou zmenou bude aj nový prepoj medzi jednotlivými traktami budovy. Cestujúci sa tak budú môcť z príchodového podchodu dostať priamo do hlavnej haly bez nutnosti obchádzať budovu cez exteriér. Nový prechod bude zahŕňať stavebný otvor so statickým zabezpečením, automatické dvere v historickom štýle, nové podlahy, obklady, LED osvetlenie a rozšírený kamerový systém.

Projekt počíta aj s rozšírením schodiska pri vstupe od Žabotovej ulice a doplnením dočasnej bezbariérovej rampy,

ktorá zjednoduší prístup do budovy počas realizácie prác.

Komfortnejšie čakárne a presun služieb

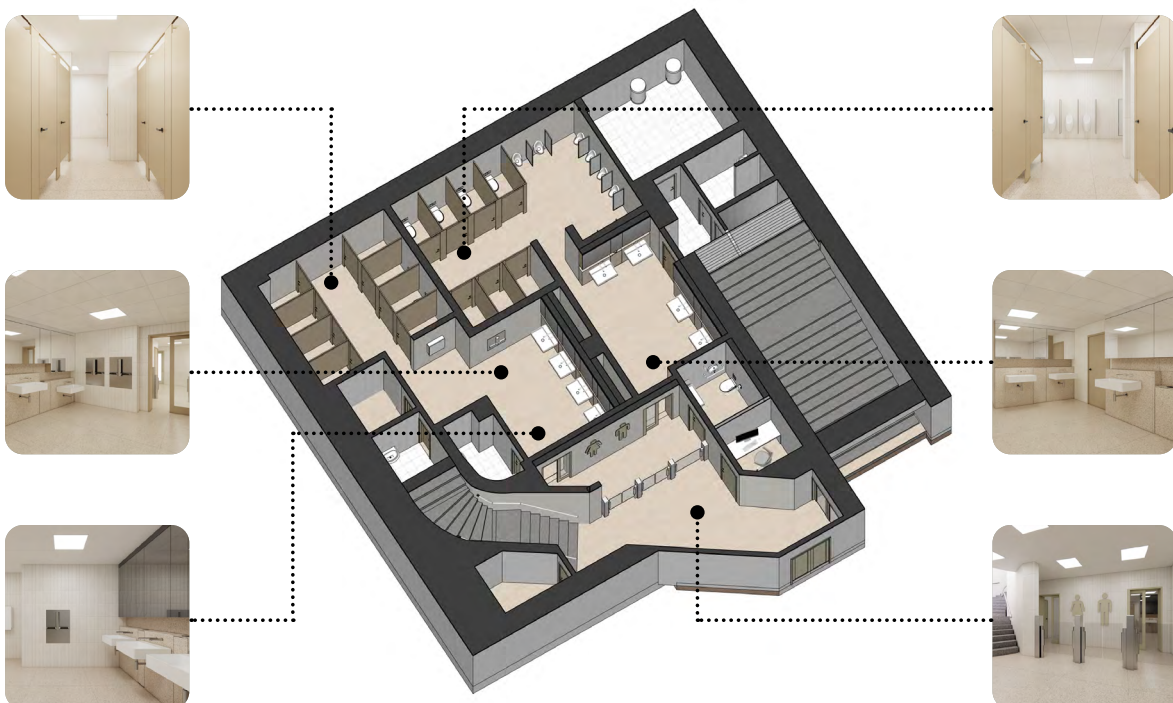
V existujúcich čakárňach pribudne klimatizácia, ktorá výrazne zlepši podmienky najmä počas letných mesiacov. Zákaznícke centrum ZSSK sa presunie bližšie k čakárni, aby bolo pre cestujúcich intuitívnejšie dostupné. Na jeho pôvodnom mieste vzniknú nové toalety vrátane vybavenia pre deti.

Súčasťou zmien bude aj presun batožinových skriniek z exteriéru do interiéru stanice. Tento krok má prispieť k vyššej bezpečnosti a obmedzeniu vandalizmu.

Práce počas plnej prevádzky

Rekonštrukcia bude prebiehať etapovito tak, aby bola zachovaná maximálna možná dostupnosť služieb pre cestujúcich. Práce sa začnú v prístavbe výpravnej budovy, pričom počas realizácie bude zabezpečené fungovanie základných služieb v historickej časti stanice vrátane toaliet, čakární a pokladníc.

NAVRHOVANÝ DIZAJN REKONŠTRUKCIE TOALIEŤ SUTERÉN



Vláda schválila modernizáciu trate Krompachy – Kysak ako strategickú investíciu

Vláda Slovenskej republiky rozhodla, že modernizácia približne 30-kilometrového železničného úseku Krompachy – Kysak na hlavnej trati Žilina – Košice bude strategickou investíciou. Cieľom projektu je zlepšiť technický stav trate, zvýšiť rýchlosť vlakov a zmodernizovať infraštruktúru jednej z najdôležitejších železničných spojnic na Slovensku.

AUTOR: Lucia Lizáková, ILUSTRÁCIA: freepik.com

BRATISLAVA — Návrh na pridelenie štatútu strategickú investíciu predložil minister dopravy Jozef Ráž a vláda ho schválila v stredu 4. marca 2026. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), ktoré projekt pripravujú, požiadali o vydanie osvedčenia o strategickú investíciu podľa zákona o mimoriadnych opatreniach pre strategické investície a pre výstavbu transeurópskej dopravnej siete. Modernizácia úseku sa tak bude považovať za projekt vo verejnom záujme.

Predpokladané náklady na modernizáciu sú v súčasnom štádiu prípravy odhadované približne na 1,292 miliardy eur bez DPH, respektíve 1,548 miliardy eur s DPH. Konečná cena bude závisieť od výsledku verejného obstarávania a od vývoja stavebných nákladov počas realizácie prác.

Modernizácia umožní zvýšenie traťovej rýchlosti až na 140 kilometrov za hodinu. Projekt zahŕňa kompletnú výmenu, respektíve vybudovanie železničného spodku a zvršku, výstavbu nového trakčného vedenia a rekonštrukciu existujúcich tunelových rúr

a portálov Bujanovského a Ružínskeho tunela vrátane technologického vybavenia. Súčasťou je aj do stavba novej tunelovej rúry s dĺžkou 3 925 metrov a obnova viacerých mostov.

Pri niektorých úpravách smerových oblúkov trate, ktoré majú umožniť zvýšenie rýchlosti, však nebude možné splniť jednu z požiadaviek Európskej únie pre dopravnú sieť. Preto môže byť potrebné, aby Európska komisia schválila výnimku pre spolufinancovanie projektu z eurofondov. Takáto výnimka môže byť udelená z dôvodu geografických alebo fyzických obmedzení, negatívneho výsledku analýzy sociálno-ekonomických nákladov a prínosov alebo významných negatívnych vplyvov na životné prostredie či biodiverzitu.

Výnimku by bolo potrebné schváliť najmä v prípade, že ani po modernizácii všetkých úsekov trate medzi Žilinou a Košicami nebude možné dosiahnuť prevádzkovú rýchlosť 160 kilometrov za hodinu na viac ako 25 percentách jej dĺžky.



Tunel Španí Háj je prerazený. Stavba dosiahla kľúčový moment

Razenie kľúčového objektu modernizácie trate Poprad – Košice sa začalo 18. júna 2025 a už 26. februára 2026 došlo k prerazeniu poslednej časti tunela s dĺžkou 711 metrov. Pri priemernom dennom postupe razenia približne 3,5 metra ide o mimoriadne priaznivý časový výsledok, ktorý potvrdzuje vysokú technickú pripravenosť aj efektívnu organizáciu výstavby tohto náročného dopravného diela.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: Petra Lániková

ŠPANÍ HÁJ — Tunel dosahuje celkovú dĺžku 711 m, pričom razená časť predstavuje 672 m. Na oboch portáloch sa tunel razil aj hĺbeným spôsobom v dĺžke 36 m na východnom portáli a 3 m na západnom portáli. Razenie prebiehalo v 60 technologických blokoch so štandardnou dĺžkou bloku 12 m. Súčasťou tunelovej rúry je aj 28 výklenkov slúžiacich na prevádzkové a bezpečnostné účely.

„Rýchle a zároveň precízne razenie tunela je výsledkom dôsledného plánovania, odbornej pripravenosti a flexibilného prístupu realizačného tímu. Som rád, že napriek vysokej technickej náročnosti ide o efektívny posun v rámci tejto stavby,“ zhodnotil generálny riaditeľ Železníc Slovenskej republiky Miroslav Garaj.

Tunel Španí Háj sa nachádza na okraji geomorfologického celku Kozie chrby, ktorý je charakteristický výraznou geologickou rozmanitosťou a výskytom strategických nerastných surovín. Trasa železničného tunela zároveň zasahuje do územia bývalého dobývacieho priestoru uránových rúd.

Zásadným faktorom, ktorý mal výrazný vplyv na realizáciu, bola aj skutočnosť, že rozsah a presná poloha historických banských diel, rovnako ako intenzita uránovej mineralizácie horninového masívu, neboli v čase spracovania projektovej dokumentácie úplne známe. Dostupné archívne materiály neposkytovali dostatočne presné informácie o priebehu pôvodných dobývacích priestorov, ani o výskyte lokálnych geochemických anomálií, pričom tieto podmienky sa naplno prejavili až počas samotného razenia tunela.

Stretnutie s historickými banskými dielami

V dôsledku intenzívnej historickej banskej činnosti tunelová trasa pôdorysne križovala viaceré opustené banské diela, ktorých presná poloha nebola vždy jednoznačne zdokumentovaná. Táto skutočnosť bola pre Združenie pod Dubinou výzvou. Počas razenia sa preto priebežne robili kontrolné predvrtý slúžiace na overenie ich skutočnej polohy a vzdialenosti od obrysu razeného tunela.

V úsekoch, kde sa staré banské priestory nachádzali v bezprostrednej blízkosti razeného profilu, boli identifikované dutiny preventívne vyplnené betónovou zmesou. Cieľom týchto opatrení bolo eliminovať negatívny vplyv voľných priestorov na stabilitu horninového masívu, zabezpečiť dlhodobú spoľahlivosť železničnej infraštruktúry

a zachovať vysokú úroveň bezpečnosti prevádzky. Systematický a operatívny prístup realizačného tímu tak významne prispel k minimalizácii geotechnických rizík počas výstavby aj následnej prevádzky tunela.

Monitoring uránových minerálov

Počas razenia bol v niektorých úsekoch potvrdený zvýšený obsah uránových minerálov v rúbanine, čo si vyžiadalo priebežné prispôsobovanie nielen technologických postupov, ale aj spôsobu nakladania s vyťaženou horninou či režimu jej dočasného uskladnenia. Musel sa tiež zvýšiť dôraz na operatívny inžinierskogeologický monitoring a pružné reagovanie realizačného tímu na aktuálne podmienky na čelbe razenia.

Vzhľadom na špecifické geologické pomery územia a historickú ťažbu uránovej rudy sa počas celej výstavby tunela venovala mimoriadna pozornosť radiačnej bezpečnosti. Vyťažená hornina bola denne kontrolovaná na prítomnosť rádioaktívnych izotopov, pričom výsledky meraní boli priebežne vyhodnocované v spolupráci s odborne spôsobilými pracovníkmi. Súčasťou bezpečnostných opatrení bolo aj kontinuálne monitorovanie ovzdušia v tuneli so zameraním na koncentrácie radónu, umožňujúce okamžitú reakciu pri prípadnom zvýšení hodnôt.

Zabezpečenie radiačnej ochrany

Všetci pracovníci pôsobiaci v podzemí boli vybavení osobnými dozimetrami na sledovanie individuálnej radiačnej záťaže. Popri operatívnych meraniach sa pravidelne vykonávali aj laboratórne analýzy horninového materiálu, ktoré určovali jeho ďalšie využitie v stavebných konštrukciách alebo potrebu uplatnenia osobitného režimu nakladania.

Prijaté opatrenia umožnili realizáciu výstavby tunela bez negatívneho vplyvu na zdravie pracovníkov, a zároveň bez rizika pre okolité životné prostredie.

Pre budúcu prevádzku tunela sa navrhli také konštrukčné riešenia, ktoré zaručia plnohodnotnú ochranu pred účinkami ionizujúceho žiarenia. Primárne aj sekundárne ostenie tunela, kombinujúce striekaný betón s monolitickou železobetónovou konštrukciou, vytvára účinnú bariéru, ktorá spoľahlivo tieni prípadné zvyškové prírodné žiarenie horninového masívu. Tento komplexný prístup zabezpečuje, že tunel bude bezpečný nielen počas výstavby, ale aj po celý čas svojej prevádzky.



Komplexná obnova strechy zvýši bezpečnosť stanice

Železnice Slovenskej republiky realizujú opravu strechy výpravnej budovy v železničnej stanici Rimavská Sobota. Dôvodom je nevyhovujúci technický stav strešnej krytiny a klampiarskych prvkov, ktoré sú vplyvom poveternostných podmienok a času poškodené.

AUTOR: Denis Dymo, SNÍMKA: Andrea Panáčková

RIMAVSKÁ SOBOTA — Pri daždivom počasí dochádzalo k zatekaniu do vnútorných priestorov a k ohrozeniu elektroinštalácie, čím vznikalo riziko skratu a úrazu elektrickým prúdom. Lokálne opravy sa ukázali ako neúčinné, preto sa pristúpilo ku komplexnej výmene strešného plášťa.

Rozsah prác

Predmetom zákazky je oprava strechy v plnom rozsahu. V rámci realizácie dôjde k:

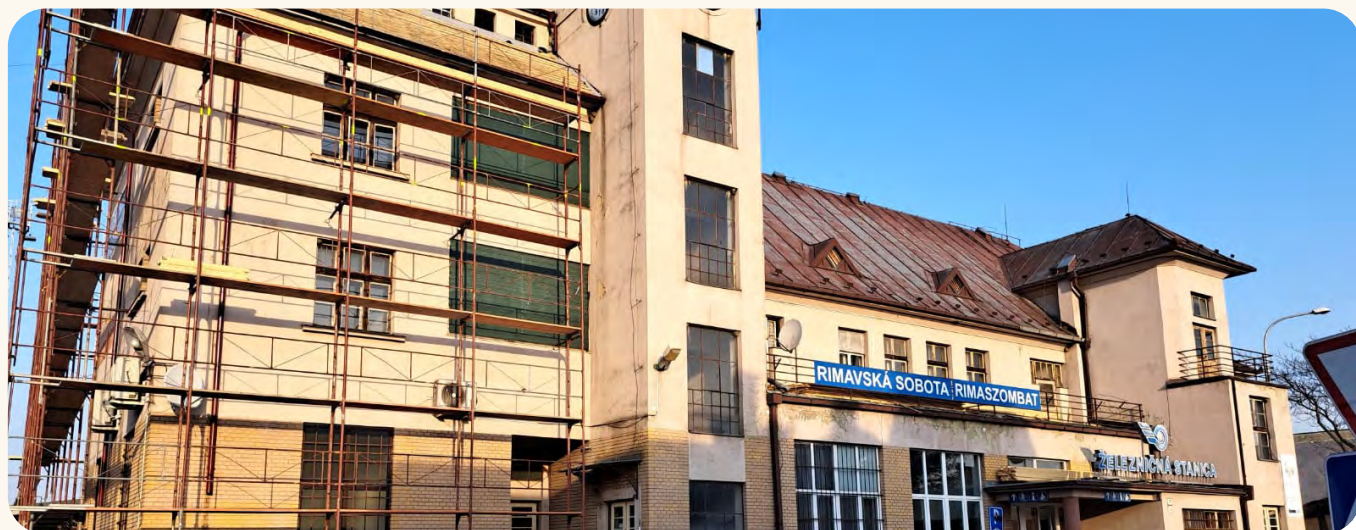
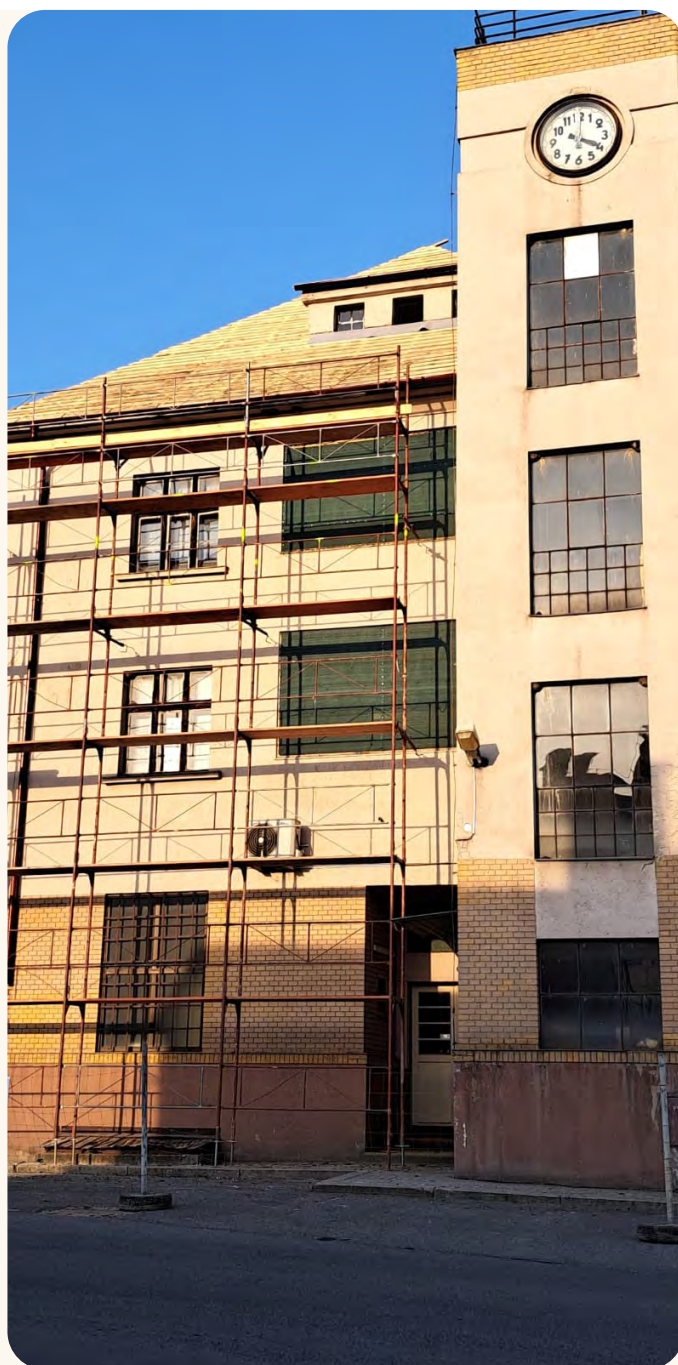
- demontáži falcovanej strešnej krytiny,
- demontáži približne 30 % plného debnenia strešného plášťa,
- demontáži dažďových žlabov a zvodov,
- oprave, očisteniu a náteru časti nosnej konštrukcie krovu vrátane zosilnenia spojov krokrových väzieb,
- realizácii novej falcovanej plechovej krytiny, čiastočne na pôvodnom opravenom debnení vrátane poistnej fólie,
- montáži nových dažďových žlabov a zvodov,
- zhotoveniu dvoch strešných výlezov a dvoch odvetraní kanalizácie z povalového priestoru nad strechu,
- oprave vikierov vrátane drevených častí a nového oplechovania.

Predmet zákazky sa týka výlučne exteriéru budovy. Interiér nie je súčasťou rekonštrukcie.

Termín a financovanie

Podľa zmluvy o dielo majú byť práce ukončené do piatich mesiacov od odovzdania staveniska, najneskôr do 13. júla 2026.

Cena diela podľa zmluvy predstavuje 89 125,56 eura. Opravné práce sú hradené z vlastných zdrojov Železníc Slovenskej republiky. Zhotoviteľom stavby je spoločnosť JM – AGROSTAVBY, s. r. o.





Príbeh bratislavskej Hlavnej stanice

Bratislavská Hlavná stanica je už viac než 175 rokov dôležitou vstupnou bránou do mesta, aj na slovenskú železničnú sieť. V čase, keď sa pripravuje jej rozsiahla rekonštrukcia, sme sa pozreli do minulosti a zalistovali v pamätnej knihe železničnej stanice Bratislava hl. st., ktorá zachytáva významné udalosti, prestavby aj každodenný život tohto železničného uzla. Archívne záznamy pripomínajú, ako sa stanica postupne menila a prispôbovala rastúcim nárokom dopravy, podobne, ako ju čakajú zmeny aj v najbližších rokoch.

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

BRATISLAVA – História železničnej stanice Bratislava Hlavná stanica siaha do polovice 19. storočia, keď sa mesto postupne zapájalo do rýchlo sa rozvíjajúcej železničnej siete v strednej Európe. Prvý parný vlak z Viedne privítala Bratislava 20. augusta 1848. V tom čase mala stanica prijímaciu budovu na dnešnej Šancovej ulici a bola riešená ako tzv. zhlavová stanica, teda s budovou umiestnenou na konci koľajiska. Táto historická budova dnes slúži pre potreby železničnej polície.

Rozvoj železničnej dopravy si však rýchlo vyžiadal rozšírenie stanice. Po vybudovaní trate Budapešť – Nové Zámky – Galanta – Bratislava v roku 1851 bolo potrebné upraviť koľajisko tak, aby umožňovalo plynulý prechod vlakov bez úvratových operácií. V roku 1874 bola preto postavená nová prijímacia budova Hlavnej stanice, ktorá po viacerých prestavbách a úpravách slúži dodnes. Svoj dnešný rozsah získala približne v roku 1889.

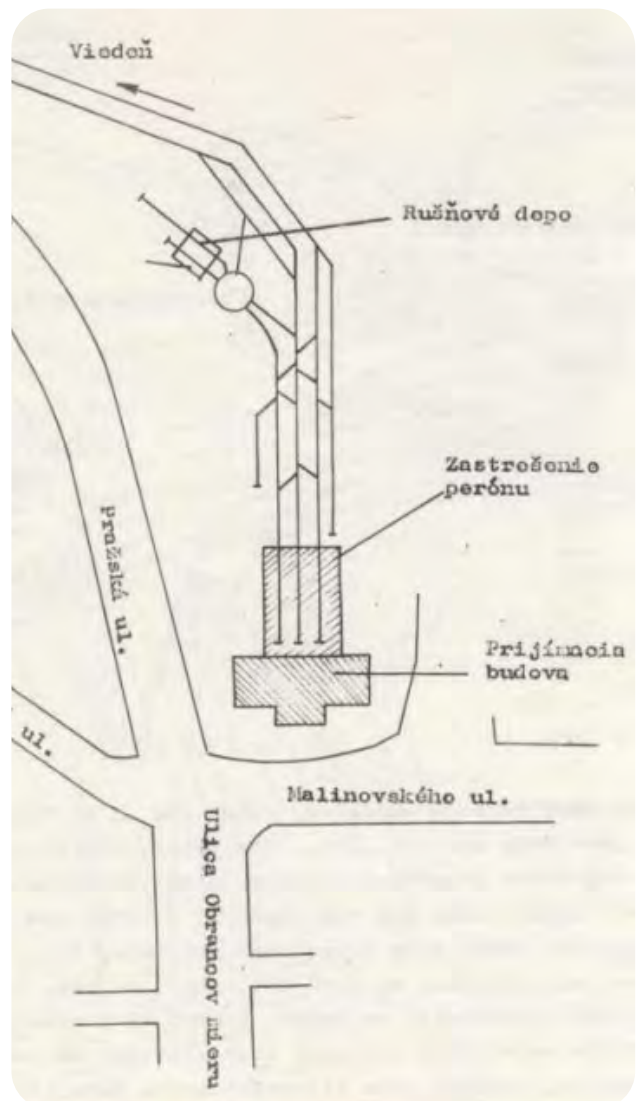


Postupne sa rozvíjalo aj zázemie stanice. Medzi koľajiskom a Jaskovým radom vzniklo rušňové depo, rozširovali sa nástupištia, pribúdali podchody a technické zariadenia. V prvej polovici 20. storočia bola stanica postupne modernizovaná a dopĺňaná o nové objekty, napríklad odstavné nádražie či zastrešené nástupištia.



Druhá svetová vojna zasiahla stanicu veľmi tvrdo. V apríli 1945 boli koľajisko aj budovy výrazne poškodené, zničené boli výhybky, vodné žeriavy aj viaceré objekty v areáli stanice. Po vojne však nasledovala postupná obnova a modernizácia infraštruktúry.

V ďalších desaťročiach pribúdali nové nástupištia, moderné zabezpečovacie zariadenia či elektrifikácia tratí. Hlavná stanica sa tak postupne menila z historického železničného uzla na moderné dopravné centrum, ktoré dodnes predstavuje jednu z najdôležitejších železničných brán Slovenska.



Dnes stojí Bratislava Hlavná stanica na prahu ďalšej významnej kapitoly svojej histórie. Plánovaná rekonštrukcia má nadviazať na viac než 175 rokov jej vývoja a pripraviť ju na potreby modernej železničnej dopravy.



Nepodceňujme žiadny úraz, váš postup môže zachrániť niekomu zdravie alebo život

Predstavte si, že sa váš kolega na pracovisku alebo cestujúci v priestoroch železničnej prevádzky zraní. Práve váš rýchly a správny postup môže rozhodnúť, či situácia zostane pod kontrolou, alebo sa z nej stane vážny problém. Pri každom úraze je potrebné postupovať v zmysle interného predpisu ŽSR Op 22 Pracovné úrazy, iné úrazy, nebezpečné udalosti, choroby z povolania, a preto je dôležité vedieť, čo je úraz a ako pri jeho vzniku postupovať.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: freepik.com

BRATISLAVA — Pracovný úraz je poškodenie zdravia, ktoré bolo zamestnancovi spôsobené pri plnení pracovných úloh alebo v priamej súvislosti s ním nezávisle od jeho vôle, krátkodobým, náhlým a násilným pôsobením vonkajším vplyvom. Naopak, úraz cestujúceho je poškodenie zdravia, ktoré vzniklo cestujúcemu v súvislosti so železničnou prevádzkou, počas pobytu v priestoroch ŽSR, a teda na nástupištiach, schodoch či vo výťahu alebo pri nastupovaní a vystupovaní z vlaku. Každý úraz je potrebné nahlásiť v zmysle interného predpisu a nezáleží na tom, či ide o menší alebo vážny úraz.

Ak dôjde k úraze, v prvom rade je dôležité poskytnúť prvú pomoc a v prípade potreby privolať lekársku pomoc (RZP). Následne udalosť **okamžite nahláste svojmu bezprostredne nadriadenému zamestnancovi** a nečakajte, že tak urobí niekto iný.

Nadriadený zamestnanec následne informuje príslušné útvary o udalosti v zmysle plánu vyrozumienia, ktorý je dostupný na každom pracovisku. Zároveň platí, že ani drobné zranenia netreba podceňovať, aj malá odrenina môže neskôr viesť k vážnejším zdravotným komplikáciám.

Nezabúdajte, že aj zdanlivo drobné poranenie, ktoré sa nezdá byť vážne, musí byť zaevidované v evidencii pracovných úrazov. Neskoré nahlásenie môže spôsobiť komplikácie obom stranám, a to zamestnancovi aj zamestnávateľovi (napr. zamietnutie nároku na úrazové dávky či dokazovanie, že úraz sa stal pri plnení pracovných úloh). V práve a pri poistných udalostiach totiž platí, že **čas hrá proti vám**.

Po prijatí hlásenia kontrolný dispečer alebo vedúci zmeny Oblastného riaditeľstva zaznamená všetky podrobnosti o úraze. Evidujú sa najmä údaje o tom, kto úraz ohlásil, dátum, čas a miesto jeho vzniku, meno, priezvisko a dátum narodenia poškodeného, stručný popis udalosti, komu bol úraz hlásený, výsledok skúšky na alkohol a svedkovia úraza. Správne a úplné zaznamenanie údajov je základom na následné šetrenie udalosti aj prevenciu ďalších úrazov.

Váš rýchly a správny postup môže zachrániť zdravie zranenej osoby, pomáha predchádzať opakovaniu podobných udalostí a zároveň chráni zamestnanca aj zamestnávateľa pred možnými právnymi či finančnými dôsledkami. **Paľmätajte si, že bezpečnosť je spoločná zodpovednosť.**

Správna reakcia pri požiari rozhodne o bezpečnosti všetkých

Požiar patrí medzi najzávažnejšie mimoriadne udalosti v prostredí železničnej infraštruktúry. Ohrozuje životy, zdravie zamestnancov, majetok aj plynulosť prevádzky. Každý zamestnanec ŽSR preto musí vedieť, ako konať rýchlo, správne a bezpečne.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: freepik.com

BRATISLAVA — Požiar je každé nežiaduce horenie v objektoch, zariadeniach, železničných vozidlách alebo porastoch, pri ktorom dochádza k bezprostrednému ohrozeniu osôb, majetku alebo životného prostredia, ako aj pri ktorom vznikajú škody na majetku, životnom prostredí alebo ktorého následkom je zranená alebo usmrtená osoba. V takejto situácii rozhodujú prvé minúty a správny postup zamestnancov.

Ak zamestnanec zistí vznik požiaru, je povinný konať bezodkladne. Pokiaľ to situácia umožňuje a nehrozí ohrozenie zdravia, pokúsi sa požiar uhasiť dostupnými vhodnými hasiacimi prostriedkami. Ak je požiar väčší a nedarí sa nám ho uhasiť, je potrebné prostredníctvom ohlasovne požiarov príslušného pracoviska, na ktorom požiar vznikol, zavolať hasičskú jednotku.

Po príchode hasičských jednotiek preberá riadenie zásahu veliteľ zásahu, ktorého pokynmi sa všetci zamestnanci bez výnimky riadia. Ich úlohou je poskytnúť

maximálnu súčinnosť a zároveň dbať na vlastnú bezpečnosť.

Rozsah obmedzenia alebo prerušenia železničnej prevádzky závisí od veľkosti požiaru a dostupnosti miesta zásahu. Ak dôjde k požiaru v miestach so sťaženým prístupom, napríklad v tuneloch či na mostoch, evakuáciu osôb zabezpečujú hasiči alebo zložky Integrovaného záchranného systému v spolupráci s radiáciami zamestnancami.

Dôležitou súčasťou požiarnej bezpečnosti je aj prevencia. Vypaľovanie porastov bylín, kríkov a stromov je zakázané, keďže predstavuje častú príčinu vzniku nekontrolovaných požiarov.

Bezpečné zvládnutie požiaru závisí od pripravenosti každého zamestnanca. Rýchle nahlásenie, dodržiavanie stanovených postupov a rešpektovanie pokynov zasahujúcich zložiek sú základom ochrany života, majetku aj bezpečnosti železničnej prevádzky.



Rozsiahla výluková činnosť v obvode OR Trnava v roku 2026

prinesie modernizáciu a zvýšenie priepustnosti železničnej infraštruktúry

V roku 2026 je v obvode OR Trnava plánovaná rozsiahla výluková činnosť. Najvýznamnejšie výluky budú realizované na koridorových tratiach IV. a V. koridoru.

AUTOR: (red), OR TT, SNÍMKY: Michal Feik, ŽSR

ŽSR, modernizácia železničnej trate Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR

Stavba je realizovaná v kompetencii s investorským odborom a je rozdelená na jednotlivé ucelené časti stavby (ÚČS). Výluková činnosť v súčasnosti prebieha najmä na úsekoch ÚČS 01 a 02, teda Devínska Nová Ves (mimo) – Zohor a ŽST Zohor. Počas roka sa práce rozšíria aj na ÚČS 03 a 04, a teda konkrétne na úsek Zohor – Malacky a ŽST Malacky. Podrobné informácie o stavbe, jej cieľoch a dôvodoch realizácie sú

spracované na stránke icm-vhs.sk. Práce sú realizované dodávateľským spôsobom na základe už uzatvorenej zmluvy.



icm-vhs.sk



Zväčšenie priepustnosti trate Bratislava Rača – Leopoldov

Stavba je rozdelená na viacero častí, pričom jej hlavným cieľom je zvýšenie celkovej priepustnosti trate a modernizácia infraštruktúry zabezpečovacej a oznamovacej techniky. Modernizáciou prejde aj systém ETCS a ovládací systém elektronického stavadla SIMIS-W – ILTIS.

V úseku Bratislava Rača – Leopoldov pribudne k existujúcim automatickým hradlám šesť nových automatických hradiel (AH Kujovičovo, AH Grinava, AH Šarfia, AH Kočišské, AH Lovčice a AH Bučany). Súčasťou prác bude montáž nových návěstidiel, počítačov osí, balíz a vnútorného technologického výstroja. Úpravami prejde aj koľajisko v ŽST Trnava, kde dôjde k rozdeleniu koľají č. 104 a 105. Menšie stavebné úpravy sa budú realizovať aj vo výhybni Brestovany.

V ŽST Nové Mesto nad Váhom, v Centre riadenia dopravy (CRD) Trnava a v podružných staniciach, prebehne postupná výmena ovládacieho systému ILTIS za systém ILTIS N (network). Do nového systému budú postupne implementované novovybudované automatické hradlá, ale aj existujúce hradlá, stanice a výhybne.

Pre výpravcov v CRD Trnava pribudnú zároveň nové funkcionality, napríklad zobrazovanie zostávajúceho času prívolačnej návěsti alebo indikácia koľaje s napäťovou výlukou. Realizácia stavby je plánovaná v dodávateľskom režime v 1. polroku 2026. Zmluva bola podpísaná so spoločnosťou SIEMENS Mobility, s. r. o.

Obnova železničného zvršku ŽTS Trnava – ŽST Cífer, k. č. 1, 2 a oprava TV

Začiatkom marca sa začne obnova koridorovej trate v úseku Trnava – Cífer na koľajach č. 1 a 2 vrátane úprav trolejového vedenia (TV). Cieľom realizovaných prác je stabilizácia traťového úseku, ktorého konštrukčné prvky sa nachádzajú na hranici životnosti, a zachovanie traťovej rýchlosti 160 km/h.

V rámci stavby bude komplexne obnovený železničný zvršok vrátane koľajového roštu a štrkového lôžka, pričom súčasťou prác bude aj výrub vegetácie. Ide o obnovu realizovanú v rámci pravidelného cyklu

údržby nevyhnutného na zachovanie prevádzkových parametrov trate. Práce budú realizované dodávateľsky z Plánu obnovy v koordinácii s odborom infraštruktúry na rok 2026.

Obnova koľaje ŽST Mužla – ŽST Gbelce k. č. 1, 2 a výhybiek v ŽST Gbelce č. 1 – 6, 13, 14, 17 – 20

Stavba zahŕňa obnovu koľají č. 1 a 2 s výmenou koľajového roštu v úseku Gbelce – Mužla, ako aj obnovu výhybiek č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 13, 14, 18, 19 a 20 v ŽST Mužla vrátane staničných koľají č. 1 a 2 a obnovy železničného priecestia.

Hlavným cieľom prác je zlepšenie technického stavu železničnej infraštruktúry, zachovanie bezpečnosti prevádzky, zvýšenie komfortu cestovania, zabezpečenie plynulejšej dopravy a eliminácia vzniku prechodných obmedzení traťovej rýchlosti. Súčasne dôjde aj k zníženiu nákladov na údržbu. Realizácia je plánovaná dodávateľským spôsobom z Plánu obnovy v spolupráci s odborom infraštruktúry.

Počas realizácie uvedených výluk dôjde síce k dočasnému obmedzeniu plynulosti železničnej dopravy, avšak z dlhodobého hľadiska prinesú tieto opatrenia modernizáciu železničného zvršku, zabezpečovacej a oznamovacej techniky, zvýšenie priepustnosti tratí a celkové zlepšenie plynulosti železničnej dopravy.



Modernizácia trate Bratislava – Štúrovo

ŽSR vyhlásili 27. 3. 2026 verejné obstarávanie na zhotoviteľa, ktorý zabezpečí aktualizáciu štúdie uskutočniteľnosti z roku 2015 a vypracuje informáciu o navrhovanej činnosti v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA). Ide o dôležitý úsek medzinárodného koridoru, ktorý spája Slovensko s Českom a Maďarskom.

AUTOR: Lucia Lizáková, SNÍMKA: ŽSR

Úsek trate Bratislava – Štúrovo – št. hr. SK/HU je zaradený do siete medzinárodných koridorov TEN-T súhrnná sieť. V zmysle EÚ legislatívy, podľa Nariadenia EPaR 2024/1679 sú členské štáty povinné modernizovať trate súhrnnej siete TEN-T najneskôr do roku 2050 a úloha pokračovať v príprave projektu vyplýva z Uznesenia vlády SR.

V rámci celej projektovej prípravy sa v súčasnosti projekt nachádza na úplnom začiatku. Aktualizácia štúdie je potrebná najmä preto, že za posledných desať rokov vzniklo viacero nových strategických dokumentov a metodík, ktoré ovplyvňujú hodnotenie dopravných projektov. Ide napríklad o nový Plán dopravnej obslužnosti či aktualizovanú metodiku na spracovanie analýz nákladov a prínosov (CBA). Na základe zohľadnenia vyššie uvedených dokumentov je potrebné overenie ekonomickej efektívnosti navrhovaných riešení v zmysle novej platnej metodiky CBA, ako aj overenie nových technických riešení s ohľadom na Plán dopravnej obslužnosti (pre železničnú osobnú dopravu). Okrem toho bola v minulom roku ukončená aj štúdia realizovateľnosti s názvom „Národná štúdia uskutočniteľnosti vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4“. Táto štúdia riešila vedenie vysokorýchlostných vlakov cez bratislavský železničný uzol a zároveň aktualizovala koncepciu liniek osobnej dopravy v regióne.

V rámci prípravy Opisu predmetu zákazky ako podkladu do verejnej súťaže bol zvolený odlišný prístup k technickému riešeniu projektu. Namiesto presne zadefinovaných parametrov (najmä parametra rýchlosti) bol zadefinovaný požadovaný cestovný čas na úseku Bratislava – Nové Zámky a Bratislava – Štúrovo. Od tohto času by sa malo odvíjať navrhované technické riešenie, ako aj samotná traťová rýchlosť. Zároveň bolo v nedávnom

období na tejto trati modernizovaných viacero úsekov a uvažuje sa s ich využitím. V zmysle súťažných podkladov bude mať víťazný uchádzač 20 mesiacov na odovzdanie aktualizovanej štúdie a prípravu dokumentu Informácia o navrhovanej činnosti a následné zabezpečenie rozsahu hodnotenia v rámci procesu EIA.

Vzhľadom na aktuálnu fázu prípravy je zatiaľ predčasné hovoriť o presnom termíne modernizácie celej trate od maďarských hraníc až po hranice s Českom. V súčasnosti prebiehajú realizačné práce na úsekoch Devínska Nová Ves (mimo) – Malacky a Kúty (mimo) – št. hr. SK/CZ, na ktorých bude traťová rýchlosť do 200 km/h. Ukončenie týchto dvoch úsekov je plánované v decembri 2027. Následne sa uvažuje s realizáciou úseku Malacky (mimo) – Kúty (rýchlosť do 200 km/h), ktorého ukončenie je plánované v decembri 2031. Úsek od ŽST Bratislava-Vajnory smerom na maďarské hranice sa bude medzičasom projekčne pripravovať. Tempo prípravy aj realizácie bude závisieť od dostupnosti finančných prostriedkov.

Po realizácii celého koridoru od štátnej hranice s ČR až po štátnu hranicu s Maďarskom sa na základe štúdie uskutočniteľnosti z roku 2015 (variant pre rýchlosť 200 km/h) očakáva časová úspora približne 9 minút pre vlaky EC a 3,5 minúty pre osobné vlaky v úseku Kúty št. hr. – DNV. V úseku Bratislava-Vajnory (mimo) – Štúrovo št. hr. sa počítalo s úsporou približne 29 minút pre vlaky EC a 10,5 minúty pre osobné vlaky. Údaj o časovej úspore v úseku Bratislava-Vajnory (mimo) – Štúrovo št. hr. sa však môže meniť v závislosti od výsledkov aktualizácie štúdie (zvoleného technického riešenia).

Modernizácia tejto trate môže v budúcnosti zrýchliť železničné spojenie naprieč Slovenskom a zároveň posilniť medzinárodný význam železničného koridoru.

Siedmy ročník konferencie Blesk opäť spojí odborníkov

Železnice Slovenskej republiky v spolupráci so Slovenskou vedeckotechnickou spoločnosťou dopravy pripravujú medzinárodnú elektrotechnickú konferenciu Blesk, ktorá sa uskutoční v dňoch 20. – 22. mája 2026 v SIP Strečno. História tejto medzinárodnej odbornej konferencie sa začala písať už v roku 2012 a v súčasnosti sa pripravuje už jej siedmy ročník pod názvom Blesk 2026.

AUTOR: Ján Rohlíček

STREČNO - Už tradične sa pred letnou dovolenkovou sezónou v dvojročných intervaloch v kalendári konferencií objavuje aj medzinárodná elektrotechnická konferencia Blesk.

Cieľom konferencie je vytvoriť priestor na stretnutie odborníkov z oblasti elektrotechniky dráh, ktorá prinesie vzájomnú výmenu poznatkov a skúseností a na prezentáciu výsledkov a praxe nielen domácich, ale aj zahraničných zástupcov, ako aj akademickej obce. „Učiť sa treba od najlepších, preto sme presvedčení, že vybrané témy účastníkov zaujmú a obohatia ich o nové poznatky pri návrhu, prevádzke, údržbe a opravách elektrotechnických zariadení,“ dúfajú organizátori konferencie.

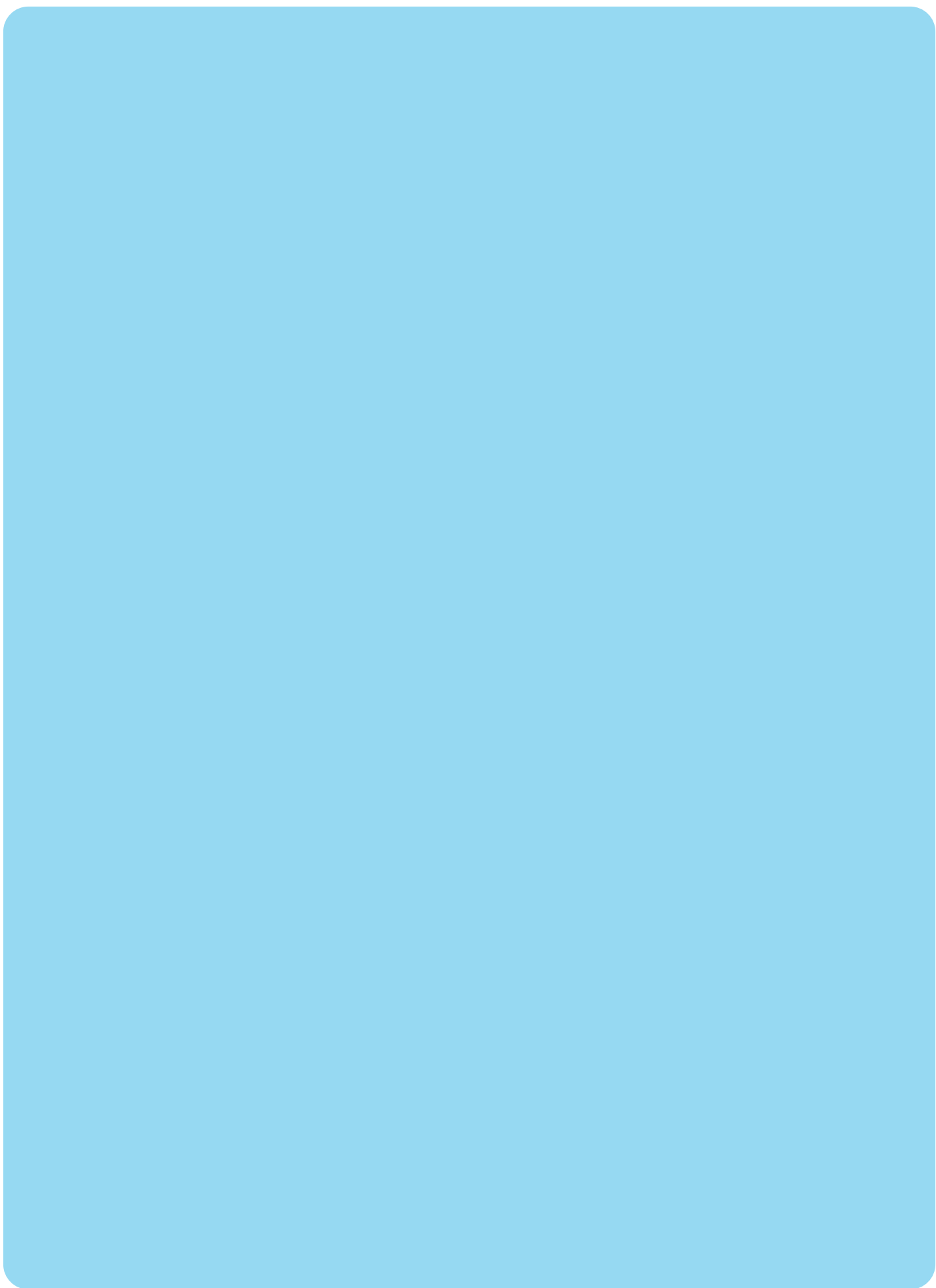
Prednášky budú zamerané na diagnostiku a monitoring elektrotechnických zariadení, prvky pre vonkajšie osvetlenie železničných priestranstiev, obnoviteľné zdroje energie, vysokonapäťové rozvody a ďalšie zariadenia využívané v železničnej doprave. Priestor dostanú aj pevné elektrické trakčné zariadenia – meničové napájacie stanice, inovačné prvky trakčného vedenia či samotná zmena trakčnej elektrickej sústavy. Prezentujúce spoločnosti predstavujú nové trendy v prevádzke, údržbe a opravách elektrotechnických zariadení. Súčasťou programu budú aj prezentácie výrobného programu a služieb viacerých slovenských i zahraničných firiem.

Na konferencii sa predstavia aj projekčné spoločnosti, ktoré účastníkov oboznámia s pripravovanými železničnými projektmi z pohľadu elektrotechniky nielen na Slovensku. Priestor bude venovaný aj projektovaniu vysokorýchlostných tratí a ich špecifickému trakčnému napájaniu.

V snahe morálne oceniť prácu v prospech odvetvia elektrotechniky a energetiky a zároveň motivovať zamestnancov na dosahovanie vynikajúcich pracovných výsledkov sa organizátori konferencie Blesk 2026 aj v tomto ročníku rozhodli udeliť ocenenia „Osobnosť odvetvia elektrotechniky a energetiky“ a „Zaslúžilý zamestnanec odvetvia elektrotechniky a energetiky“. Ocenenie „Osobnosť odvetvia elektrotechniky a energetiky“ sa udeľuje jednotlivcovi – pracovníkovi odvetvia alebo zamestnancovi externej organizácie – za celoživotné dielo a výnimočný prínos k rozvoju odvetvia. Ocenenie „Zaslúžilý zamestnanec odvetvia elektrotechniky a energetiky“ sa udeľuje zamestnancovi ŽSR za dlhoročné vynikajúce pracovné výsledky.

Keďže čas rýchlo plynie a príprava konferencie je v plnom prúde, všetci, ktorí sa na jej organizácii podieľajú, veria, že aj tento ročník bude úspešný a prínosný minimálne v takej miere, ako tie predchádzajúce.

Z konferencie bude, rovnako ako po minulé ročníky, vydaný zborník prednášok, ktoré na nej odznejú.



Rovnako ako výhybka mení smer vlaku, tak aj naše rozhodnutia menia cestu životom. Niekedy stačí ...(tajnička križovky).				Pomôcky: Amseľ, Aner, ejo, Kalais	podpera	bravčová useň	citoslovce nesúhlasu	light year (zn.)	staro- grécka drobná minca		javor (bot.)	bojazlivá	ženské meno	nemecká rieka	
				vôkol, dookola							hebrejský náčelník prvý muž (bibl.)				
				2. časť tajničky											
				osobné zámeno najvyššia karta					obyvateľ Odesy lýdska bo- hyňa lovu						
Autor: Miroslav Lisál	citoslovce zlozenia	reumatiz- mus	meno Eriky drozd, po nem.			poplach (hovor.) sladkovod- ná ryba					1. časť tajničky	odhadom			
mláďa ošípanej						zvuk pri blesku vápencová oblasť				miesto, po esper. tieň, po česky					
meno Remusa					povlak na víne strážne zvieratá				súvislé poradie sníva (kníž.)						
nemecká predložka (zo)				tenký konárik rádium (zn.)				črieda štvorček (typ.)							
3. časť tajničky											Európska komisia (skr.)				
jeden z Argo- nautov						derivát amoniaku					predložka				

Pošlite nám (sutaz@zsr.sk) **adresu a správnu odpoveď** križovky a trom vyžrebovaným pošleme darček.
Križovka z minulého čísla: „...náhoda, takto funguje život.“ Výhercovia: Alena K., Miriam H., Pavol K.

Súťaž o Železniciu v kocke

Pri príležitosti **Marca – mesiaca kníh** sme si pre našich čitateľov pripravili malú súťaž. Zapojte sa aj vy a podel'te sa o svoj **knížny tip zo železničného prostredia**.

Poznáte knihu o železnici, vlakoch, cestovaní alebo železničnej histórii, ktorá vás zaujala a podľa vás stojí

za prečítanie? Pošlite nám svoj tip spolu s krátkym odôvodnením, prečo by si ju mali prečítať aj ostatní.

Vaše knižné tipy nám môžete posielat' počas celého marca na adresu zsemafor@zsr.sk a na konci mesiaca **vyberieme jeden z nich a jeho autora odmeníme knihou**.

Inšpirujme sa navzájom a objavme spolu zaujímavé knihy zo sveta železnice.



Najlepšie tipy, ako sa chrániť na internete

Internet sa stal samozrejmom súčasťou našej práce. Je rýchly, dostupný a neoddeliteľný od každodenných úloh. Zároveň však uchováva množstvo citlivých informácií nielen o vás, vašich blízkych, ale aj o pracovných aktivitách a firemných dátach. Práve preto je nevyhnutné myslieť na bezpečnosť a vedieť, aké kroky podniknúť na ochranu seba, ale predovšetkým na ochranu firemných dát a infraštruktúry vášho zamestnávateľa. Poďme si ich v nasledujúcom článku spoločne prejsť.

AUTOR: Lucia Lizáková

1. Osobné registrácie patria k osobnému e-mailu

Pracovná e-mailová adresa slúži výhradne na pracovné účely. Registrácia na e-shopoch, sociálnych sieťach, diskusných fórach či iných nefiremných službách cez pracovný e-mail výrazne zvyšuje riziko kybernetického útoku. Útočníci totiž často využívajú práve verejne dostupné kontakty na zasielanie podvodných správ s cieľom získať prihlasovacie údaje a preniknúť do firemnej infraštruktúry. Na osobné služby preto vždy používajte samostatnú súkromnú e-mailovú adresu a nikdy nepreposielajte pracovnú korešpondenciu na svoj súkromný e-mail.

2. Heslá do prehliadača nepatria

Ukladanie prihlasovacích údajov (meno, heslo) do webového prehliadača môže pôsobiť pohodlne, no predstavuje vážne bezpečnostné riziko. Ak útočník získa fyzický alebo vzdialený prístup k zariadeniu, napríklad prostredníctvom malvéru, uložené heslá dokáže jednoducho zobraziť alebo exportovať. Následne sa môže prihlásiť do vašich súkromných aj pracovných účtov a zneužiť vašu identitu bez vášho vedomia. Prihlasovacie údaje preto nikdy neukladajte do prehliadača, najmä na pracovných staniciach.

3. Citlivé informácie nepatria na internet

Každá zverejnená informácia môže byť pre kybernetického útočníka cennou skladačkou pri príprave cieľeného útoku. Zdieľanie interných údajov, pracovných detailov či informácií o fungovaní ŽSR na sociálnych sieťach

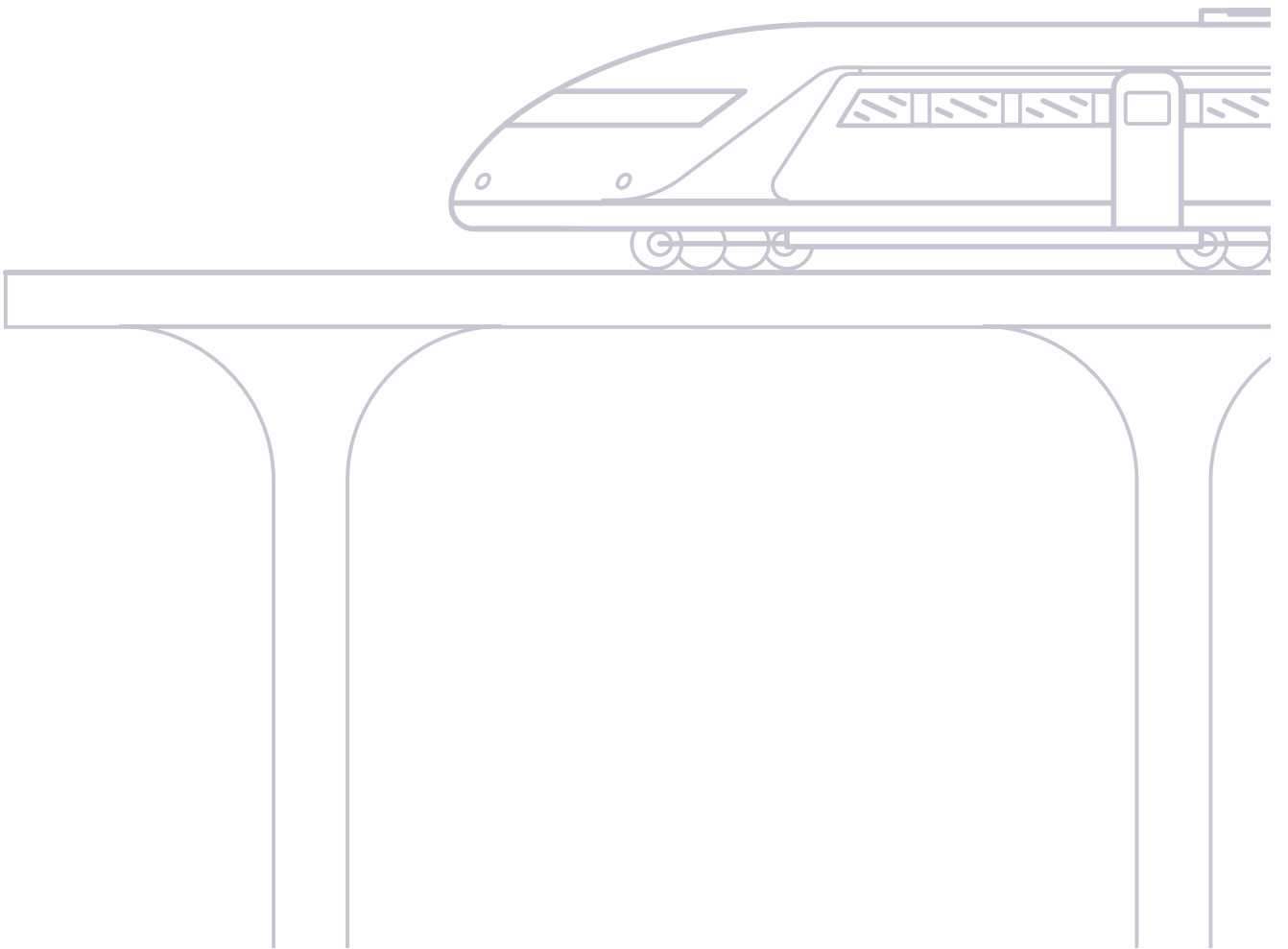
alebo verejných platformách môže viesť nielen k strate obchodného tajomstva, ale aj k právnym dôsledkom a poškodeniu reputácie spoločnosti, ak by na verejnosť unikli údaje o zákazníkoch, zamestnancoch alebo o nehodových udalostiach a i. Rovnako dôležité je dodržiavať pravidlá komunikácie s médiami. Zamestnanci sú oprávnení komunikovať výhradne prostredníctvom hovorca spoločnosti (Odbor 140 GR ŽSR). Jednotná a profesionálna komunikácia chráni záujmy organizácie a zabraňuje šíreniu nepresných alebo zavádzajúcich informácií.

4. Umelá inteligencia je pomocník, nie úložisko dát

Nástroje umelej inteligencie, ako napríklad ChatGPT či Gemini, dokážu výrazne zrýchliť prácu a pomôcť pri analýze alebo tvorbe obsahu. Zároveň však platí, že mnohé verejné AI služby ukladajú zadané údaje na ďalšie tréningovanie svojich modelov. Vloženie interných informácií, finančných údajov, obchodných plánov alebo osobných dát zákazníkov tak môže viesť k ich úniku a následnému zneužitiu.

Základné pravidlo je preto jasné: do AI nástrojov nikdy nekladajte osobné, interné ani dôverné firemné informácie.

Nezabúdajte ani na kritické myslenie. Odpovede umelej inteligencie si vždy overujte. AI dokáže vytvoriť presvedčivý text, no nerozumie kontextu ani realite. Informácie preto nemožno automaticky považovať za správne bez ich kontroly.



ubytuj sa výhodne

s režijkou

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 (režijka).

PODMIENKY:

Benefit sa môže vzhľadom ku kapacite ubytovacieho zariadenia uplatniť na 1 alebo aj viac nocí, a to viackrát v kalendárnom roku. Výnimkou je UZ Starý Smokovec, kde je minimálny počet nocí 2.

Zľava platí od 1.1.2026 do 31.12.2026 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.ubytujsavyhodne.sk



Strečno

+421 903 283 816

repcia.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

repcia.smokovec@zsr.sk