



# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Dušan Mes

Postati nameravamo steber mobilnosti v Sloveniji

## Potniški center Ljubljana

Darja Kocjan

Z novimi vlaki smo pridobili vsi, potniki, zaposleni, okolje, železnica



# Slovenske železnice kupile polovico Nomaga

## NOMAGO

Skupina Nomago danes potnike prevaža z okoli

# 700

avtobusi, že več let pa vozni park dopolnjuje izključno z vozili, ki izpolnjujejo najstrožje okoljevarstvene standarde.

Poleg tega ima Nomago v lasti oziroma upravljaju tudi

# 22

avtobusnih postaj in postajališč po vsej Sloveniji.

700



22



 Slovenske železnice

Skupina Slovenske železnice v potniškem prometu z več kot

# 500

vlaki na dan prepelje v povprečju preko 14 milijonov potnikov na leto, upravljajo

# 212

železniških postaj in postajališč

500



212



# Leto, ki obeta ...



mo sredi leta 2022, ko sta svet in tudi Slovenija vsaj malo lažje zadihala. Maske in priporočena razdalja med ljudmi v javnih prostorih, tudi v prevoznih sredstvih v javnem potniškem prometu, niso več obvezne in ljudje lahko spet sproščeno potujemo – tudi z vlakom. V bolnišnicah iz dneva v dan pada število bolnikov s covidom-19, ki potrebujejo bolnišnično oskrbo. Koronakriza, ki je do dobra zaznamovala minuli dve leti, ostaja preteklost, vsaj upamo tako. Življenje in z njim tudi gospodarstvo se počasi vračata v ustaljene tirnice.



Jože Bonča

Naj tako tudi ostane! Ukrajinska vojna je z vso svojo tragičnostjo razgalila vso ranljivost evropske celine. Posledično pa povzročila drastičen skok cen energentov, inflacijo in seveda podražitve praktično vsega drugega. Spet imamo neko novo normalnost, na katero se počasi privajamo. In kje so tu Slovenske železnice? Tako kot drugi gospodarski subjekti se soočamo z novo realnostjo, ki je hkrati tudi priložnost in možnost za nove prevozne in logistične posle. To je pozitivno dejstvo! Januarja letos je v lastništvo družbe SŽ – Tovorni promet z 49-odstotnim deležem vstopil strateški partner, češki holding EP. Strateški partner bo Tovornemu prometu zagotovo odprl vrata, zlasti na ključne trge v sosedstvu, regiji, če hočete, in poskrbel za nujno potrebno posodobitev voznega parka tovornega prometa. Le sodoben vozni park z novimi lokomotivami in vagoni je osnova, če želimo biti v prihodnjih letih uspešni v hudem konkurenčnem boju zunaj slovenskih meja, pravi prvi železničar, generalni direktor skupine Slovenske železnice Dušan Mes, ki ga gostimo v tokratni številki Nove proge. Z aprilskim nakupom polovičnega deleža Nomaga (z možnostjo dokupa druge polovice do leta 2024) Slovenske železnice obračamo nov list na področju prevozov oziroma mobilnosti. Podjetje z okoli 700 avtobusi in 1200 zaposlenimi ter z več kot 100 milijoni evrov prihodkov, kar je mimogrede okoli petina vseh prihodkov Slovenskih železnic, bo skupini omogočilo dodatno avtobusno dimenzijo mobilnosti. Vse v skladu s strateško usmeritvijo postati steber mobilnosti in hrbtenica javnega potniškega prometa v Sloveniji. Do konca septembra bo po slovenski železniški mreži zapeljalo vseh 52 naročenih novih sodobnih potniških vlakov Stadler, razpis za dodatnih 20 potniških garnitur je v teku, tudi razpis za 20 sodobnih potniških vagonov in štiri večsistemske lokomotive. S prenovljenim voznim parkom potniškega prometa do konca leta 2025 bomo Slovenske železnice dvignile kakovost javnega železniškega prevoza. To je nujnost! S Potniškim centrom Ljubljana, za katerega bo predvidoma še letos končan »papirnati« del – tudi gradbeno dovoljenje in vsa potrebna soglasja, bo končan v letu 2025. Slovenska prestolnica bo končno umeščena na evropski zemljevid sodobnih potniških centrov, ki so središče mobilnosti v svojih državah. Slovenija in z njo glavno mesto Ljubljana ga krvavo potrebujeta, mi in naši uporabniki pa prav tako.



# 3

**Uvodnik**

Jože Bonča

Leto, ki obeta ...



# 6

**Pogovor**

Dušan Mes

Smo v dobri finančni kondiciji in pripravljeni na izzive prihodnosti



# 12

Potniški center Ljubljana bo zaživel leta 2025



# 14

Zgodovina ideje o PCL



# 16

Zgodovina Železniške postaje Ljubljana



# 20

Kaj vse bosta Ljubljani prinesla Potniški center in Emonika?



# 23

100 let delovanja zveze UIC



# 24

Razstava projekta avtobusne postaje



# 26

**Pogovor**

Darja Kocjan

Želeli bi si dokončno posodobiti celoten vozni park do leta 2025



# 32

Novi vlaki in njihove značilnosti



# 36

Upravljanje znanja in zagotavljanje raznolikosti je eden pomembnih dejavnikov uspešnega in učinkovitega dela



# 39

Nagradna igra



# 40

Novice iz železniškega sveta



# 42

**Pogovor**  
Esad Babačić  
Zame ni poezije brez vlaka



# 49

Prvi izlet upokojencev SŽ na Kozjansko



# 51

Nagradna križanka

## Kolofon

**Izdajatelj:** Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi SŽ

Bralci in bralke, ne pozabite!  
Vaša mnenja, predloge in pobude lahko pošljete na elektronski naslov - [soj@slo-zeleznice.si](mailto:soj@slo-zeleznice.si)

**Uredniški odbor:** Jože Bonča, Tea Šavor, Nika Piškur, Gregor Kukovica, Marko Tancar, Petra Privšek, Božo Leščanec, Igor Debevec, Franc Klobučar, Blaž Jemenšek in Uroš Železnik

**Avtorji prispevkov:** Marija Paladin, Ana Ožura, Metka Prelog, Jože Bonča

**Fotografije:** Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnic, Slovensko logistično združenje, kolektiff images, Adobe Stock, Arhiv MePZ Tine Rožanc, Fabio Žonta

**Naslovnica:** bevk perović arhitekti

**Število izvodov:** 7350  
**Tisk:** SŽ - Železniška tiskarna Ljubljana

**Oblikovanje:** Gregor Kukovica

**Lektura:** Tina Ajd



# Smo v dobri finančni kondiciji in pripravljene na izzive prihodnosti

Delamo za to, da bomo v prihodnosti z različnimi storitvami in produkti, s katerimi bodo naši uporabniki zadovoljni, steber mobilnosti v Sloveniji, poudarja generalni direktor Dušan Mes. Železnice smo odigrale tudi ključno vlogo pri Potniškem centru Ljubljana, ki bo središče mobilnosti v Sloveniji. Z nakupom Nomaga skupina SŽ še krepi vlogo hrbtenice javnega potniškega prometa. Strateški partner bo Slovenskim železnicam omogočil nujno potrebno posodobitev voznega parka Tovornega prometa in odprl nove trge.

**L**etos se življenje počasi vrača v ustaljene tirnice, količina prepeljanega tovora in število potnikov se povečujeta, nadaljuje se proces posodobitve in nadgradnje železniške infrastrukture, precej pozitivna slika ...

Zagotovo je res, da je neko obdobje negotovosti zaradi covid-19 najbrž, vsaj upamo, za nami, pred dvema letoma, ko se je vse skupaj s covidom začelo, pa so bile razmere precej negotove, napovedi pa

zelo črnogledne. Vseeno sem prepričan, da so Slovenske železnice čez to obdobje, tudi ob pomoči države, vozile relativno uspešno, z zelo minimalnimi pretresi. Nekatere stvari so se v obdobju epidemije tudi hitreje odvijale. Vlaganja v železniško infrastrukturo so se povsod po Evropi, ne le v Sloveniji, povečala ravno zato, ker so države, tudi Slovenija, hotele spodbuditi gospodarski ciklus in to se je zgodilo! V Sloveniji obstaja konsenz, da je treba v železni-

ško infrastrukturo vlagati, da se tako potniški kot tovorni promet preselita na železnice. Verjamem, da se bodo v naslednjih 10 letih vlaganja v železniško infrastrukturo stopnjevala.

**Konsenz o vlaganjih v infrastrukturo med različnimi deležniki torej je!**

Gotovo. Vprašanje je samo, kako hitro se bodo naložbe v železniško infrastrukturo odvijale ... Slovenija je na dobri poti. Železniški projekti so, vemo,

kaj hočemo, v skladu s strategijo in načrti se zdaj posodablja glavni železniški križ, upam, da bodo kmalu sledile tudi regionalne proge, njihova obnova, posodobitev in povečanje zmogljivosti, kar je seveda ključno za potniški promet in njegovo prihodnost. Danes imamo težave, ker so železniške proge preobremenjene, imajo premajhne zmogljivosti, zato je izjemno težko uvajati nove produkte, ki so zanimivi za kupce oziroma potnike. Kljub temu moram

povedati, da je bilo v zadnjih 10 letih veliko narejenega.

**Ste optimist, iz vaših besed veje pozitivno prepričanje, ste zadovoljni z minulim poslovnim letom ter s prvimi petimi meseci leta 2022?**

Vsi fizični in finančni kazalniki se izboljšujejo! Dejstvo pa je tudi, da optimizem ni dovolj, če dejanja oziroma ravnanja ne sledijo temu optimizmu. Na mojem položaju je treba vedno tudi pravilno oceniti tveganja.





### Ukrajinske vojne in z njo krize nikakor ne smemo spreledati!

Povišanje cen energentov že zdaj čutimo vsi, tudi gospodarski subjekti, inflacija narašča, dejansko smo priča velikim podražitvam vsega, tudi hrane ... Ne gre več za povečanje za 10 odstotkov, ampak se cene na globalnem trgu povečuje za 100, 200 in več odstotkov. To je realnost in najbrž vse skupaj slej ko prej uvod v neko večjo recesijo. In vsa ta gibanja, podražitve pomenijo, da bodo potrošniki, kupci vse manj trošili, gospodarska rast se bo nižala, kar pomeni, da bo imelo vse skupaj vpliv tudi na poslovanje skupine Slovenske železnice. Ob vsem tem me veseli, da smo tudi na takšen scenarij pripravljeni! Ta trenutek so Slovenske železnice v dobri finančni kondiciji, zelo malo zadolžene, veliko začrtanih naložb smo že uresničili, tudi glavne strateške projekte do leta 2025 – strateško partnerstvo v družbi SŽ – Tovorni promet, nakup Nomaga, dokapitalizacija za tretji razpis za nove potniške vlake, rezervirana so tudi sredstva za nakup lokomotiv v tovornem

prometu, skratka, večino najpomembnejših projektov smo pripeljali do konca. V letošnjem letu se intenzivno pripravljamo na leto 2023 tudi z vidika obvladovanja tveganj, kako prihodnje leto zagotoviti stabilno poslovanje. Imeli bomo višje vhodne cene, stroške, inflacijo, na drugi strani pa bo tudi pri nas to prineslo potrebo po dvigu cen, kar bo omogočilo zagotavljanje takšnih poslovnih rezultatov – tudi dobička, ki bo omogočil financiranje vseh naložb.

### Kako ukrajinska kriza vpliva na poslovanje?

Vpliv na SŽ je celo pozitiven, kakorkoli se to sliši paradoksalno. Vsa logistika, ki je šla pred vojno prek njenih pristanišč, gre zdaj prek drugih pristanišč. Pristanišča v tem delu Evrope so zaprta oziroma je njihovo delovanje zelo oteženo, še več tovora gre zdaj čez severno-jadranska pristanišča, in če bi imele Slovenske železnice večje zmogljivosti, če bi bila propustnost proge večja, tudi za 100 odstotkov višja, sem prepričan, da bi bile zmogljivosti polne. Povpraševanje je tako, da ne

SŽ ne drugi operaterji po slovenskih tirih vsega ne moremo prepeljati. Zmogljivost prog je preprosto premajhna glede na veliko povpraševanje.

**Prvih pet mesecev leta je za nami, trije dogodki so zaznamovali to obdobje. Januarja je v 49-odstotno lastništvo družbe SŽ – Tovorni promet vstopil češki strateški partner EP Holding, aprila so Slovenske železnice podpisale pogodbo o nakupu polovičnega deleža Nomaga, Potniški center Ljubljana postaja stvarnost ... Pa morda najprej o strateškem partnerju, češkem holdingu EP, kaj bo prinesel? Svež kapital, nove trge, sinergijo?**

Mnogokrat me sprašujejo, ali je strateško partnerstvo zares potrebno. Tovorni promet tudi brez strateškega partnerja posluje relativno uspešno. Odgovor je preprost. Če SŽ – TP ne bi posloval relativno uspešno, ne bi bilo zanimanja zanj. Dobiti partnerja v državno podjetje, in to za manjšinski lastniški delež, 49 odstotkov, je zelo

zahtevno delo in skoraj nemogoče. Tovorni promet SŽ lahko primerjamo z Adria Airways. Če bi Adria pravočasno leta 2005, 2006 dobila primerne strateškega partnerja, bi bila danes tako kot Swiss ali Austrian Airlines in bi lahko poslovala. Mi smo tako majhni v tako ostri konkurenci, da brez hitre in velike posodobitve voznega parka tovornega prometa (lokomotiv in vagonov) ter širitve na tuje trge pač ostanemo sami in zato smo slej ko prej obsojeni na minimalni oziroma povprečni tržni delež v Sloveniji. Kar pa pomeni životarjenje in seveda izgubo delovnih mest. Zato imaš vedno le dve možnosti. Res je, vedno je tvegana možnost, ker pride nekdo nov z novo poslovno kulturo in etiko, ampak vedno je na kratek rok, zlasti pa na dolgi rok, to edina možnost, da tovorni promet preživi, se razvija in ponudi lastnikom do-

stojen donos in ne nazadnje zaposlenim dostojne plače. V nasprotnem primeru bi se spet vrnili v leto 2008, 2009, ko smo se na železnici pogovarjali le o zniževanju plač in odpustitvi. Razvoj je povezan samo z naložbami, tako v potniškem kot tudi v tovornem prometu. Vseh naložb na železnici bo do leta 2025 skoraj milijarda evrov. In toliko je potrebno, da ohranimo približno enake rezultate kot danes, mogoče malo boljše, in da zaposlenim izplačujemo relativno dobre, dostojne plače. V nasprotnem primeru je to propadanje železnice, izguba, in takrat se nam odpovedo vsi, banke, dobavitelji, lastniki, država ... V zadnjih letih smo naredili ogromno in ta hip smo eno najuspešnejših podjetij v Sloveniji, finančno zelo stabilno podjetje, relativno tudi donosno, predvsem pa smo zelo, zelo vredno podjetje.



Vseh investicij na železnici bo do leta 2025 skoraj milijarda evrov. In toliko je potrebno, da ohranimo približno enake rezultate kot danes, mogoče malo boljše, in da zaposlenim izplačujemo relativno dobre, dostojne plače. zadovoljni.



### Strateški partner bo vsekar omogočil SŽ dostop do novih tujih trgov.

Zagotovo. Strateški načrt novega podjetja SŽ – EP, ki se pripravlja, je vlaganje v vozni park, nove lokomotive in vagonne, širitev na tuje trge – Avstrijo, Italijo, Hrvaško, Madžarsko in Srbijo, in okoli 250 do 300 milijonov evrov naložb v nova vozna sredstva. Zgraditi je treba sodobno mrežo s podporo družb v skupini Fersped in menim, da bo to uresničeno v prihodnjih dveh letih. Sodobne lokomotive in vagoni so osnova, če želimo biti konkurenčni in uspešni. V prihodnosti bo tisti operater, ki bo razpolagal z vsemi storitvami od točke A do točke B, konkurenčnejši od tekmeca, ki bo moral iskati različne podizvajalce.

### Kaj pa nakup Nomaga? Kaj pomeni?

V Sloveniji bo čez 10 let eno podjetje, ki bo obvladovalo celotno področje javne mobilnosti. Prostora je torej le za eno podjetje, ki bo ponudilo največ različnih storitev, produktov tako železniškega kot avtobusnega prevoza, upravljalo postaje in postajališča, ponujalo različne storitve na teh postajah (izposoja električnih koles, e-skirojev, avtomobilov ipd.) in potnikom omogočilo njihovo brezskrbno uporabo. Da bodo na svoji vsakodnevni poti lahko kupili čim več produktov ali storitev ter se pri tem čim manj obremenjevali z vsemi drugimi okoliščinami. Kot že rečeno, prostora je le za eno podjetje, lahko so to Slovenske železnice, lahko je kdo drug. Zanimanja je veliko, denimo Avstrijci, Nemci s svojimi železnicami, ki imajo zelo razvito področje mobilnosti, vsi imajo v svoji lasti tudi avtobusno divizijo. Slovenske železnice so operater za potniški promet le do leta 2031, potem pa bo javni razpis in na njem bo imel prednost za koncesijo tisti, ki bo imel na razpolago najširši

nabor raznolikih storitev in produktov. Danes delamo za to, da bomo v prihodnosti steber mobilnosti v Sloveniji, hrbtenica javnega potniškega prometa z različnimi storitvami in produkti, s katerimi bodo naši uporabniki zadovoljni. Menimo, da je bolje, da je to v naših rokah, da nismo odvisni od drugih dejavnikov v mobilnostni verigi.

### Z Nomagom v skupini SŽ pridobimo tudi sinergijo na področju mobilnosti.

Treba je povedati, da je Nomago veliko podjetje s 700 avtobusi in okoli 1200 zaposlenimi ter ima več kot 100 milijonov evrov prihodkov, to je petina prihodkov skupine Slovenske železnice. Mi smo podjetje, ki se bo moralo razvijati v vseh stebrih – logistika, mobilnost in tudi gradbeništvo. Brez nakupa Nomaga je v prihodnosti razvijati mobilnost nemogoče. Zaslugek, dobiček bi ostajal drugje, pri konkurenci. Dostikrat dobim vprašanje, zakaj železnice ustvarjajo dobiček? Če železnice ne bi imele dobička, bi bile plače nižje za 20 odstotkov. Z dobičkom se delajo naložbe in posledično višajo tudi plače! Produktivnost je višja, manjši so stroški vzdrževanja in več ostane za nagrado delavcem ob koncu leta. Dobitek konec koncev zagotavlja stabilno poslovanje, varna delovna mesta ter seveda dostojno plače.

### Po nakupu Nomaga bo najbrž prišlo tudi do uskladitve voznih redov v stebru mobilnosti.

To je tudi vloga Integriranega javnega potniškega prometa, ki je v pristojnosti Ministrstva za infrastrukturo, da vozne rede uskladi in poenoti. Slovenske železnice pa bomo v svojem stebru mobilnosti absolutno ponudile več. Ne le, da bo ves proces optimiziran, ampak da bo tudi javni prevoz boljši in prijaznejši do uporabnikov. Potnik mora imeti na voljo več in

boljšo izbiro, pogostejše vlake in avtobuse, to je in mora biti cilj ... Treba je najti še rešitev za tako imenovano zadnjo miljo, denimo boljši transfer v Ljubljani. Danes, ko potnik pride v Ljubljano, prevoz do Ministrstva za infrastrukturo ni tako preprost, kot bi mislili. Lahko porabiš več časa, da prideš z glavne železniške postaje do ministrstva, kot pa si porabil denimo iz Litije do Ljubljane. To rešitev moramo najti. Ali jo bomo iskali skupaj z LPP-jem ali sami, se bomo morali še odločiti ...

### Če govorimo o mobilnosti, je najbrž pika na i novi Potniški center Ljubljana. Dolga leta smo le poslušali o njem, zdaj pa postaja skorajšnja realnost. Do konca letošnjega leta bodo zbrana vsa potrebna dovoljenja in soglasja, začetek del prihodnje leto, v letu 2025 pa bo predvidoma odprt.

Železnice smo pri tem, da je do tega projekta zares prišlo, odigrale ključno vlogo. V preteklosti nekateri partnerji niso naredili tistega, kar bi morali

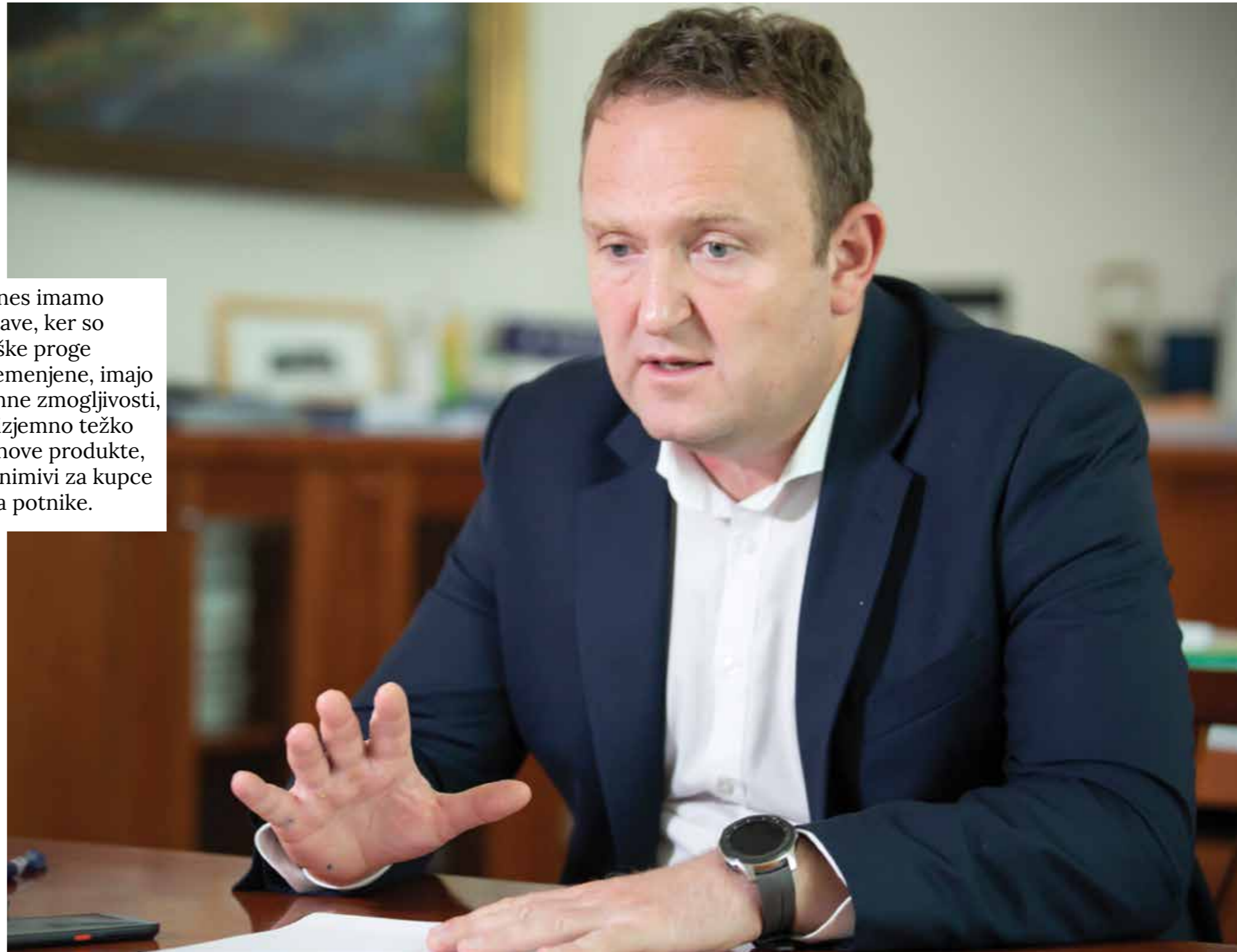
po prvotni pogodbi. Danes smo Slovenske železnice pred podpisom projektantske pogodbe, drugo leto razpis in začetek gradbenih del. Slovenske železnice investiramo 55 do 60 milijonov evrov v gradnjo nove avtobusne postaje, garažne hiše ter poslovnih prostorov, država investira v tire, perone in železniško postajo, madžarski partner pa v komercialni del z nakupovalnim središčem in hotelom. To bo res nov sodoben potniški center, za naše potnike pa vsaj tako prelomna

stvar kot so novi potniški vlaki.

### Prestolnica in Slovenija se z novim Potniškim centrom Ljubljana umeščata na zemljevid sodobnih potniških centrov v svetu.

Zagotovo bo to več kot le potniški center, neko središče mobilnosti v Sloveniji. Potnikom bo ponujeno najboljšo, kar ponujajo tudi drugi potniški centri po Evropi. Ponosen sem, da smo prišli do točke, ko se je projekt s papirne ravni preselil na konkretno raven.

“ Danes imamo težave, ker so železniške proge preobremenjene, imajo premajhne zmogljivosti, zato je izjemno težko uvajati nove produkte, ki so zanimivi za kupce oziroma potnike.





# Potniški center Ljubljana bo zaživel leta 2025

**N**a Ljubljanskem gradu so aprila predstavili projekt gradnje Potniškega centra Ljubljana, ki obsega novo avtobusno postajo s parkirno hišo, nadgradnjo glavne železniške postaje v Ljubljani ter komercialni del projekta s hotelom in nakupovalnim središčem. O projektu, v katerem sodelujejo trije investitorji, in sicer država, Slovenske železnice in madžarska banka OTP prek svoje družbe Mendota, so spregovorili predsednik uprave OTP banke

Sándor Csány, direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, tedanji minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec ter župan Mestne občine Ljubljana Zoran Jankovič in podžupan Janez Koželj.

Predsednik uprave OTP banke Sándor Csány, ki bo prek hčerinske družbe Mendota poskrbela za komercialni del projekta, je poudaril, da si vsak investitor želi povrnitve sredstev, a tu gre za več – na ta projekt smo lahko ponosni. Po njegovih besedah je Ljubljana fantastično mesto, ki si zasluži tudi lepo avtobusno in železniško postajo.



**Direkcija za infrastrukturo bo financirala gradnjo železniške postaje in tirno infrastrukturo, Slovenske železnice bodo gradile avtobusno postajo, Mendota pa komercialni del projekta.**

Pri načrtovanju in izvedbi projekta se držimo načela, da ga izvedemo v najkrajšem možnem času, stroškovno učinkovito ter pregledno. Vlada je gradnjo Emonike uvrstila med prednostne strateške projekte, kar pomeni, da je naložba deležna hitrega postopka. Potniški center Ljubljana bo

igral pomembno vlogo pri doseganju cilja, da bi čim več uporabnikov uporabljal javni potniški promet. Predvideno je, da bodo vsa potrebna gradbena dovoljenja pridobljena do konca leta 2022, projekt kot celota pa bo končan v letu 2025, je povedal tedanji infrastruktorni minister Jernej Vrtovec.

**Ocenjena vrednost projekta nadgradnje železniške postaje in železniške infrastrukture, za katerega je gradbeno in finančno odgovorna Direkcija za infrastrukturo, znaša približno 111 milijonov evrov.**

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je na predstavitvi poudaril, da sta novi železniška in avtobusna postaja, poleg nakupa 72 novih potniških vlakov in velikih železniških naložb, ki jih trenutno izvaja direkcija v železniško infrastrukturo, ključ do sodobnega potniškega prometa. Obstoječa infrastruktura po Mesovih besedah ni na ravni, ki si jo mesto, potniki in država zaslužijo.

**Nov Potniški center Ljubljana z železniško in avtobusno postajo je ključ do sodobnega javnega potniškega prometa.**

Investitorja sta družbi Mendota Invest, ki je del skupine OTP, in Slovenske železnice, MOL pa bo po besedah ljubljanskega župana Zorana Jankoviča uredil komunalno infrastrukturo in nove izvoze ter uvoze.

“

Potniški center Ljubljana bo igral pomembno vlogo pri doseganju cilja, da bi čim več uporabnikov uporabljal javni potniški promet.





# Zgodovina ideje o Potniškem centru



**I**deja o novem sodobnem Potniškem centru Ljubljana (PCL) sega v leto 2002, ko je bila v postopku sprejemanja prostorskih dokumentov Mestne občine Ljubljana (MOL) glede nove avtobusne in železniške postaje na javnem natečaju izbrana urbanistična rešitev družbe Real Engineering. To je bila podlaga za mednarodni javni razpis za izbiro izvajalca PCL in izdelavo zazidalnega načrta za celotno obravnavano območje. Kot najugodnejši ponudnik je bil izbran madžarski TriGranit Ltd. Mestni svet MOL je septembra 2006 sprejel zazidalni načrt in program opremljanja. Z omenjenima dokumentoma je bila prižgana zelena luč projektu gradnje PCL. Leta 2007 je bila med Slovenskimi železnicami, d. o. o., kot javnim partnerjem, določenim z aktom Vlade RS o javno-zasebnem partnerstvu, ter družbama TriGranit Holding Ltd. in TriGranit Development Corporation (kot zasebnima partnerjema) podpisana pogodba o vlaganju v skupno projektno družbo Emonika, d. o. o. V letu 2014 je TriGranit odstopil od projekta. Zemljišča, predvidena za gradnjo poslovne stolpnice in nakupovalnega središča (komercialni oziroma zasebni del

projekta), je kasneje kupila madžarska družba Mendota Invest, nepremičninska družba, d. o. o. Njen edini ustanovitelj je družba HO-ME 2000, povezana z madžarsko banko OTP, ki je v pogovorih s SŽ v začetku leta 2019 izrazila interes za gradnjo komercialnega dela projekta Emonika (hotel, trgovsko središče itd.).

V projekt se je kasneje zelo aktivno vključila tudi slovenska vlada, ki je maja 2020 razveljavila akt o javno-zasebnem partnerstvu pri gradnji Potniškega centra Ljubljana in tako omogočila nadaljevanje projekta. Za vodenje in koordiniranje projekta pa imenovala Blaža Košoroka, državnega sekretarja na Ministrstvu za infrastrukturo. Vlada je na podlagi Interventnega zakona projekt PCL tudi uvrstila na vladni seznam pomembnih naložb, ki so ključne za zagon gospodarstva po epidemiji covid-19.

Projekt PCL predvideva nadgradnjo železniške postaje in pripadajoče tirne infrastrukture ter peronov, izgradnjo nove avtobusne postaje s poslovno stavbo in parkirno hišo ter komercialni del, ki obsega trgovsko in zabaviščno središče, poslovno stavbo in hotel.



Glavni namen naložbe je nova sodobna avtobusna postaja, ki bo skupaj z železniško postajo tvorila osrednje multimodalno potniško vozlišče Slovenije, širše regije in Ljubljane. Novo javno logistično središče bo s svojo programsko raznolikostjo prispevalo k vzpostavitvi sodobne multimodalne prestopne točke in bo omogočilo bistveno izboljšanje zlasti integriranega javnega potniškega prometa. Za nadgradnjo železniške postaje in železniške infrastrukture je odgovorna Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI), projekt pa je ocenjen na 111 milijonov evrov brez DDV. Nadgradnja zajema nadhod s postajno dvorano, preureditev potniških in tovornih tirov z novimi pokritimi peroni, prenovljen in razširjen podhod, prenavo postaje. Zagotovljeno bo povečanje kapacitet za potniški promet in tovorni promet, tudi taktnih potniških vlakov na 15 minut z vseh petih prog, ki se križajo v Ljubljani. Zgrajena bo multimodalna prestopna točka, ki bo omogočala hitrejše prestopanje med prometnimi sredstvi.

Slovenske železnice bomo investitor nove avtobusne postaje in poslovnih prostorov, zgrajenih nad njo, ter garažne hiše v kleti z okoli 750 parkirnimi mesti in kolesarnice. Naložba je ocenjena na 55 milijonov evrov brez DDV. Družba SŽ bo izvedbo projekta financirala z lastnimi sredstvi, finančnimi sredstvi EU, dolžniškimi sredstvi in sredstvi zasebnega kapitala (soinvestitorstvo) pri gradnji parkirne hiše v kleti.

Decembra 2021 je bil zaključen mednarodni arhitekturni natečaj za izbiro strokovno najboljše natečajne rešitve za novo glavno avtobusno postajo v Ljubljani. K načrtovanju Avtobusne postaje Ljubljana smo pristopili z iskrenim namenom iskanja najboljše rešitve, ki bo mesto funkcionalno in vizualno obogatila, prometu in potniku v njem pa ponudila prijazno izkušnjo. Do konca decembra letos pa

naj bi bila izdelana vsa potrebna projektna dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja (DGD) in okoljevarstvenega soglasja (OVS) ter oddana v integralni postopek na Ministrstvo za okolje in prostor. Gradnja PCL bo predvidoma stekla v drugi polovici leta 2023, Potniški center Ljubljana pa bo končan v letu 2025.



**15. decembra 2020 podpisan Memorandum o soglasju pri gradnji PCL, ki so ga sklenili Vlada Republike Slovenije, Mendota Invest, nepremičninska družba, d. o. o., Slovenske železnice, d. o. o., SŽ – Infrastruktura, d. o. o., ter Mestna občina Ljubljana.**



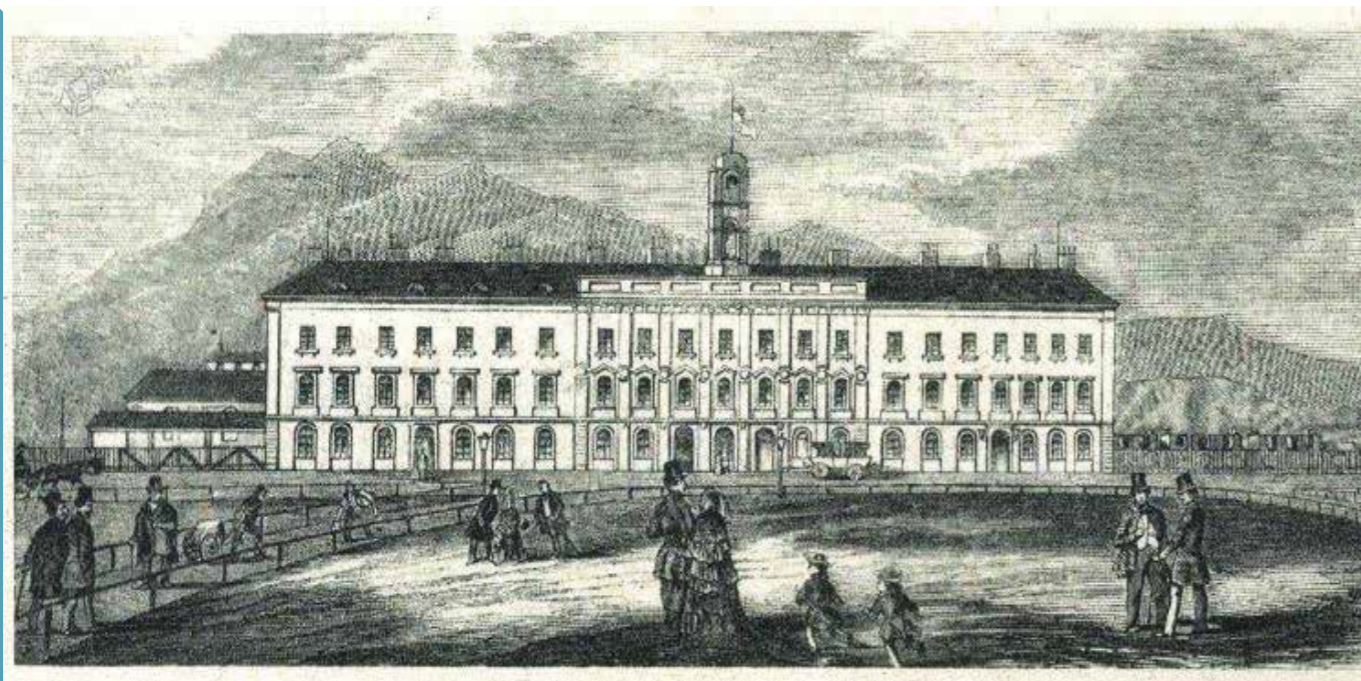
# Zgodovina

# Železniške postaje Ljubljana

**Ž**eleznica je na območje zdajšnje Slovenije (Kranjske) prvič pripeljala 2. junija 1846, ko je bila slavnostno odprta 133 kilometrov dolga dvotirna železniška proga od Gradca do Celja, ki je bila del med letoma 1841 in 1857 zgrajene Južne železnice, ki je povezala Dunaj s Trstom. Vlak »hla-pon« je prvič pripeljal v glavno mesto Kranjske 18. junija 1849. Prvi vlak v naši prestolnici je bil takrat zanesljivi znanilec splošnega gospodarskega in družbenega napredka. 17. septembra 1849 je stekel redni promet na novo odprti progi med Celjem in Ljubljano. Uradno odprtje proge je potekalo dan prej, 16. septembra 1849.

Postajno poslopje Železniške postaje Ljubljana je bila zgrajeno aprila leta 1848, leto dni pred prihodom prvega

vlaka v Ljubljano. Za lokacijo postaje je bilo izbrano območje v izteku tedanje Blatne vasi (približno območje današnje Kolodvorske ulice) in Dolgih njiv nad Kravjo dolino (približno nad današnjo Trubarjevo ulico). Lokacija blizu starega jedra je bila primerna zaradi dobre dostopnosti in nemotečega hrupa in vrveža. Gradnja dvonadstropnega postajnega poslopja je stekla že leta 1847, dokončali pa so ga aprila 1848. Postajno poslopje z lesnim zvonikom in uro na strehi je ob izgradnji delovalo izjemno veličastno. Lesen zvonik z uro se je ob potresu leta 1895 porušil. Ponovno so ga postavili šele ob temeljiti prenovi kolodvorske stavbe sto let pozneje, leta 1995. Kolodvorsko stavbo so obnovili po originalnih načrtih. Prvotno postajno območje se je raztezalo od zdajšnje Dunajske ceste do Metelkove v dolžini 820 metrov, širina pa je do danes ostala nespremenjena.

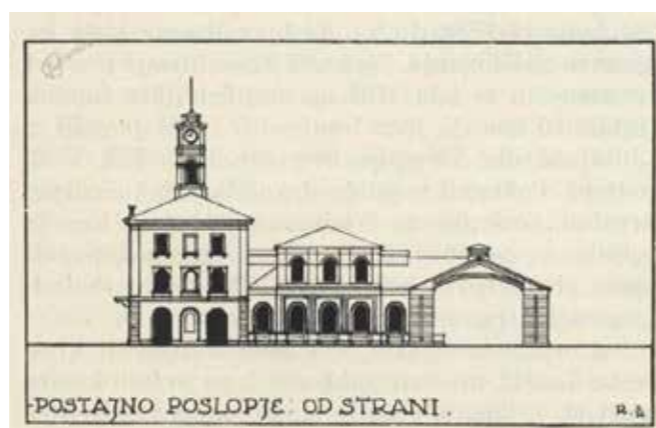


*Bahnhof in Laibach!*





**»8. junija 1945 je najverjetneje zaradi nepremišljene zabave dveh stražarjev na ljubljanski železniški postaji prišlo do eksplozije, ki je uničila dovršen del tirov, skladišč in delavnic. Eksplozija je po dostopnih podatkih uničila kar 4753 metrov tirov, številne kretnice, skladišča, prometni stolp, delavnice in kurilniške objekte, med drugim je zgorelo tudi petnajst garnitur potniških vlakov, šestdeset vagonov streliva, trije vagoni, polni bomb, ter 52 praznih odprtih vagonov in 90 zaprtih praznih tovornih vagonov.«**



Vir:

M. Šipič, S. Pečenik, N. Križnik Primožič: *Glavni kolodvor Ljubljana. V: Ljubljana med nostalgijo in sanjami, let. 1, 2012, št. 1, str. 13, 18*,

*Ilustrirani Slovenec: tedenska priloga Slovenca, let. 6, 1930, št. 46, 16. november, stran 364,*

Jože Jenko: *Ko nam je stekla prva železnica. Kronika slovenskih mest, leto 1, 1934, št. 3, str. 173 (168-173).*

Železnica je potnikom prinesla obilo veselja in koristi, ne nazadnje pa tudi pospešen gospodarski napredek. Ljubljana je z njo postala najpomembnejše prometno in trgovsko središče na Slovenskem. Po železnici je iz leta v leto potovalo več tovora. Odprta so bila nova delovna mesta, gospodarski razvoj je terjal tudi nastanek novih poklicev, ki so se zaposlovali na železnici kot progovni čuvaji, progovni delavci, zavirači, premikači, skladiščni delavci, kretničarji in delavci v železniških delavnicah in kurilnici. Teh priložnosti za razvoj Ljubljane so se zavedali tudi tedanji premožnejši Ljubljančani, trgovci in obrtniki, ki so se že leta 1838 na seji na ljubljanskem magistratu (mestni hiši) obvezali, da bodo gradnjo železnice podprli z zbranim milijonom goldinarjev. Tega denarja jim kasneje ni bilo treba plačati, saj je gradnjo dvotirne Južne železnice med Dunajem in Ljubljano ter kasneje Trstom, ki je bila za gospodarski razvoj in vojaško strategijo avstrijskega imperija izjemnega pomena, v celoti financiral monarhija. Leta 1857 so dokončali progo do Trsta. Ljubljana je postala vmesna/transitna postaja na poti do morja, hkrati pa so potniki v mesto prinesli občutek svetovljanskega utripa. Leta 1853 se namesto Blatne vasi uradno pojavi ime Kolodvorska ulica, na kateri so čez čas odpirali vse več gostiln in hotelov ter izseljenskih pisarn.

Ob prihodu vlaka v glavno mesto Kranjske je bila Ljubljana majhno in nepomembno mesto z nekaj več kot 30.000 prebivalci. Leta 1870 je bila zgrajena proga proti Gorenjski, leta 1893 pa Dolenjska železnica. Vsaka od treh železnic je bila v lasti drugega podjetja. Ta podjetja pa med seboj niso sodelovala, zato je imela Ljubljana kar tri kolodvore: Državni (Jožefov) kolodvor za Pivovarno Kozler (Union), zdajšnja postaja Ljubljana Šiška, Kolodvor Južne železnice, zdajšnja Glavna železniška postaja Ljubljana, in Dolenjski kolodvor na Rakovniku, zdajšnja postaja Ljubljana Rakovnik. Že ob ljubljanskem potresu leta 1895 je bilo jasno, da se zaradi slabih barjanskih tal mesto lahko širi le proti severu, preko železnice. V gospodarskem in družbenem smislu je gradnja železnice prinesla napredek, hkrati pa številne prostorske in urbanistične težave.

# Železniške novice iz Slovenije

## Nomago v 50-odstotni lasti skupine Slovenske železnice

Slovenske železnice smo 8. aprila podpisale pogodbo o nakupu 50-odstotnega deleža Skupine Nomago. Fiksni del kupnine znaša 15,75 milijona evrov, preostali del kupnine pa bo odvisen od poslovanja Skupine Nomago v naslednjih letih. Soglasje k poslu mora podati še Agencija za varstvo konkurence. »Skupina Slovenske železnice je s Skupino Nomago vstopila v strateško partnerstvo pri razvoju mobilnosti v Sloveniji. Slovenske železnice imajo tudi izključno pravico pridobiti 100-odstotni delež do leta 2024,« je ob podpisu pogodbe povedal generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.



## Logistika je hrbtenica slovenskega gospodarstva

V Portorožu je med 6. in 8. aprilom 2022 v organizaciji Slovenskega logističnega združenja potekal že deveti mednarodni logistični kongres z naslovom Oskrbovalne verige v znanosti in praksi. Na kongresu je sedem tujih in 22 domačih predavateljev, strokovnjakov ter predstavnikov uspešnih podjetij (SŽ – Tovorni promet, Volvo Cars, Danfoss Trata, Iskraemeco, Interlog, LKW Walter, TPV Automotive, Adria Kombi, DB Cargo, Go Asset, Pošta

Slovenije, DM – Nemčija) 300 udeležencem kongresa predstavilo 15 primerov dobrih praks na področju logistike. Udeležence je nagovoril tudi minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec. »Logistika je hrbtenica slovenskega gospodarstva, proizvedemo lahko karkoli, a če ni logistike, tega ne moremo pripeljati do končnega uporabnika,« je poudaril nekdanji minister za infrastrukturo.



## Selitev stoletne parne lepotice

Maja se je iz ljubljanskih Most (s prostora ob križišču Kajuhove in Letališke ceste) na železniško postajo v Borovnico preselila muzejska lepota z oznako JŽ 01-074. Lokomotivo je leta 1922 izdelala berlinska tovarna lokomotiv Berliner Maschinenbau AG. Tovarno je 3. oktobra 1852 ustanovil Louis Victor Robert Schwartzkopff kot Eisengießerei und Maschinen-Fabrik von L. Schwartzkopff. V tovarni so bile izdelane številne lokomotive, ki so jih uporabljale železnice po Evropi. Lepotica z oznako JŽ 01-074 je vlekla potniške vlake. Vozila je zlasti na relaciji Maribor, Zagreb in Kotoriba v Medžimurju, občasno pa so jo pozdravili tudi v Ljubljani. Nov »dom« je 61-tonska in skoraj 12 metrov in pol dolga lokomotiva dobila v Borovnici, kjer se bo predstavila v vsej svoji lepoti.





# Kaj vse bosta Ljubljani prinesla Potniški center in Emonika?



## Projekt PCL obsega tri sklope:

- nadgradnjo železniške postaje in pripadajoče tirne infrastrukture ter peronov;
- izgradnjo nove avtobusne postaje s poslovno stavbo in parkirno hišo;
- izgradnjo komercialnega dela, ki obsega trgovsko in zabaviščno središče, poslovno stavbo in hotel.

## Glavni namen naložbe:

- gradnja sodobne avtobusne postaje, ki bo skupaj z železniško postajo tvorila osrednje multimodalno potniško prometno vozlišče Slovenije, širše regije in mesta Ljubljane. Novo javno logistično središče bo s svojo programsko pestrostjo prispevalo k vzpostavitvi sodobne multimodalne prestopne točke in bo omogočilo bistveno izboljšanje predvsem integriranega javnega potniškega prometa. Vse to bo spodbudilo uporabo javnega prevoza kot trajnostnega nizkoogljičnega prometa ter s tem vplivalo na zmanjšanje okoljskih obremenitev in prispevalo k doseganju ciljev v okviru Evropskega zelenega dogovora;
- gradnja parkirne hiše s sodobnimi parkirnimi mesti, tudi z električnimi polnilnicami, kolesarnico;
- gradnja novih reprezentativnih poslovnih prostorov Slovenskih železnic.

V današnjem času se kaže potreba po razvoju novih modelov razvoja potniških postaj, ki bi postale mestno središče, kjer prebivalci in potniki radi preživljajo svoj čas (primer postaje na Dunaju). Potniške postaje bi tako postale del večjih kompleksov, kjer bi ljudje delali, nakupovali, se sproščali ipd. Na ta način bi postaje dale nov zagon ekonomskemu razvoju lokalne urbane regije in povečale atraktivnost mesta kot celote. Družba Slovenske železnice (SŽ) bo investitor nove avtobusne postaje in poslovnih prostorov, ki bodo zgrajeni nad njo, ter parkirne hiše v kleti. Avtobusna postaja s 30 peroni, v kleti je predvideno okoli 750 parkirnih mest in kolesarnica, 13.000 kvadratnih metrov neto površin poslovnih prostorov pretežno za potrebe skupine SŽ in približno 3000 kvadratnih metrov površin za trgovsko in gostinsko dejavnost, ki bodo namenjene manjšim trgovcem oz. najemnikom lokalov, da potnikom ponudijo celovito ponudbo.





**Kaj je torej treba še postoriti, da bodo zabrnili gradbeni stroji? Vsa potrebna dovoljenja, tudi gradbeno, in seveda potrebna okoljevarstvena soglasja.**

Decembra 2021 je bil v sodelovanju z Zbornico za arhitekturo in prostor Slovenije zaključen mednarodni arhitekturni natečaj za izbiro strokovno najboljše natečajne rešitve za novo avtobusno postajo v Ljubljani. K načrtovanju nove Avtobusne postaje Ljubljana so pristojni deležniki pristopili z namenom iskanja najboljše rešitve, ki bo Ljubljano funkcionalno in vizualno obogatila, prometu in potnikom v njem pa ponudila pozitivno izkušnjo. Z interdisciplinarno ekipo strokovnjakov smo pripravili natečaj, na katerega so prispelle ponudbe tako iz Slovenije kot tudi iz Velike Britanije, Španije, Hrvaške in Srbije. Pogodba za projektiranje nove Avtobusne postaje Ljubljana bo podpisana predvidoma v maju, decembra 2022 pa naj bi bila izdelana projektna dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja (DGD) in okoljevarstvenega soglasja (OVS) ter oddana v integralni postopek na pristojno Ministrstvo za okolje in prostor. Gradbeno dovoljenje pričakujemo v letu 2023, ko naj bi tudi začeli z gradbenimi deli. Gradnja bo predvidoma končana leta 2025.

#### Komercialni del projekta – Emonika

Ob novi železniški in avtobusni postaji bo središče prestolnice Ljubljane bogatejše tudi za veliko nakupovalno središče, stanovanja in poslovne prostore. Na severnem delu Emonike bo več kot 19.500 kvadratnih metrov pisarniških prostorov z več kot 790 parkirnimi mesti. Poslovne kapacitete projekta dopolnjuje tudi stolpnica v južnem delu, ki bo z 20 nadstropji najvišja stavba v Ljubljani. V njej bo več kot 10.000 kvadratnih metrov pisarniških prostorov. Na južnem delu komercialnega dela projekta, ob Trgu Osvobodilne fronte, bo zraslo novo nakupovalno središče, kjer bo na voljo 24.500 kvadratnih metrov površin in več kot 80 različnih trgovin. Za obiskovalce bo na voljo 900 parkirnih mest. Ob nakupovalnem središču bo tudi hotel s 153 sobami in 51 apartmaji ter z vrtom, visoko nad mestom. Gostom in obiskovalcem bodo na voljo hotelska restavracija, saloni, konferenčni prostori, klub in sobe z zasebnimi terasami. Ob Vilharjevi cesti bo na voljo več kot 205 stanovanj ter penthouse stanovanj s strešnimi vrtovi.

## 100 let delovanja zveze UIC

Mednarodna železniška zveza (UIC) letos praznuje 100. obletnico delovanja. Organizacija, ki je nastala z namenom združevanja železniških podjetij, promovira železniški promet in razvoj železniškega sistema na načine, ki so v podporo strateškim usmeritvam njenih članic. Združuje več kot 200 podjetij s petih celin. Zamisel o ustanovitvi UIC se je porodila na mednarodni konferenci železniških deležnikov, ki je potekala v Portorožu. Slovenske železnice smo se UIC pridružile leta 1992. Odtlej se kot aktivna članica lahko udeležujemo vseh oblik mednarodnega sodelovanja, kot so forumi, platforme, projekti in delovne skupine, kjer skupaj z drugimi deležniki iz železniškega sektorja obravnavamo izzive in si izmenjujemo najboljše prakse. Omogočen nam je tudi dostop do številnih publikacij, sklepov, poročil, študij in tehničnih dokumentov z različnih področij železniškega prometa.



#### Jubilejno leto

V počastitev 100. obletnice delovanja bo UIC organizirala več dogodkov in strokovnih konferenc, ki se bodo vsebinsko navezovali na visoki jubilej. V začetku maja je v tem duhu potekal slovesen spletni dogodek, ki je bil priložnost za razmislek o nekaterih dosežkih in tudi izzivih, s katerimi se železniški sektor sooča v sodobnem času. V povezavi s trenutno načrtovanimi globalnimi strategijami za boj proti podnebnim spremembam so podrobneje predstavili tudi nov strateški dokument, tj. manifest UIC, ki bo objavljen v začetku junija 2022 in opredeljuje obstoječe ter prihodnje rešitve, ki bodo pomagale doseči zastavljene (podnebne) cilje.

#### Poslanstvo

UIC od svoje ustanovitve dalje deluje kot forum za sodelovanje in povezovanje svetovnih železniških omrežij. Kot strokovno tehnično združenje pripravlja in objavlja skupne tehnične specifikacije in operativne standarde, s čimer prispeva k večji konkurenčnosti železnic in na ta način k premiku na okolju prijaznejše načine prevoza ter zmanjševanju emisij toplogrednih plinov iz prometa. Pomembna je tudi svetovalna vloga zveze v odnosu do Združenih narodov in aktivna udeležba na vsakoletni podnebni konferenci COP.

## Objava slovenskega jezika v železniškem slovarju zveze UIC

V letu 2022 je slovenščina postala del večjezičnega spletnega slovarja železniške terminologije RailLexic, ki ga ureja zveza UIC. Gre za pomemben mejnik na področju strokovnega železniškega izražanja, s čimer pridobiva zlasti slovenski uporabnik. Slovenski prevodi so koristni zlasti za notranje prevajalce, pa tudi za vse tiste zaposlene na Slovenskih železnicah, ki so pri svojem delu vpeti v mednarodno okolje. Slovar RailLexic, ki obstaja od leta 1957, vsebuje približno 12.000 osnovnih železniških pojmov in še nekaj tisoč različic njihove uporabe v 24 jezikih. Pri urejanju slovarja sodelujemo tudi Slovenske železnice, zato je uporaba slovarja za naše zaposlene brezplačna. Dostop do slovarja je omogočen prek intranetnih strani SŽ, kjer je na voljo tudi več informacij o slovarju.



**RailLexic**





# Razstava projekta - Avtobusna postaja



“ Nova avtobusna postaja bo imela 30 peronov, v kleti je predvideno okoli 750 parkirnih mest in kolesarnica, 13.000 kvadratnih metrov neto površin poslovnih prostorov, ki bodo pretežno namenjeni potrebam skupine SŽ.

V prostorih Slovenskih železnic na Kolodvorski ulici 11 v Ljubljani bo do 7. junija 2022 na ogled razstava nagrajenih natečajnih elaboratov za novo avtobusno postajo Ljubljana v sklopu novega Potniškega centra Ljubljana. Kot je v uvodu spomnil vodja projekta PCL na Slovenskih železnicah Ivan Gosarič, je bil namen natečaja pridobiti strokovno najprimernejšo rešitev za novo glavno avtobusno postajo v Ljubljani, parkirno hišo in poslovne prostore za potrebe skupine Slovenske železnice.

Glavni namen investicije je:

- gradnja sodobne avtobusne postaje, ki bo skupaj z železniško postajo (železniška postaja in pripadajoče tirne infrastrukture ter peroni bodo tudi nadgrajeni) tvorila osrednje multimodalno potniško prometno vozlišče Slovenije, širše regije in mesta Ljubljane. Novo javno logistično središče bo s svojo programsko pestrostjo prispevalo k vzpostavitvi sodobne multimodalne prestopne točke in omogočilo bistveno izboljšanje

predvsem integriranega javnega potniškega prometa. Vse to bo spodbudilo uporabo javnega prevoza kot trajnostnega nizkoogljičnega prometa ter s tem vplivalo na zmanjšanje okoljskih obremenitev in prispevalo k doseganju ciljev v okviru Evropskega zelenega dogovora;

- gradnja parkirne hiše s sodobnimi parkirnimi mesti, tudi z električnimi polnilnicami in kolesarnico;
- gradnja novih poslovnih prostorov Slovenskih železnic.

Nova avtobusna postaja bo imela 30 peronov, v kleti je predvideno okoli 750 parkirnih mest, kolesarnica, 13.000 kvadratnih metrov površin poslovnih prostorov, ki bodo

pretežno namenjeni potrebam skupine SŽ, in približno 3000 kvadratnih metrov površin za trgovsko in gostinsko dejavnost, namenjenih manjšim trgovcem oz. najemnikom lokalov, da potnikom ponudijo celovito ponudbo.

Na javni natečaj, ki je bil objavljen 8. junija lani, je prispelo devet natečajnih elaboratov, natečajna komisija pa je kot najprimernejšo izbrala rešitev arhitektov iz podjetja **Bevk Perović arhitekti**. Namestnik predsednika ocenjevalne komisije, izredni profesor dr. Matej Blenkuš, je na predstavitvi poudaril, da bo nova avtobusna postaja, najdaljša javna stavba v Ljubljani. Ob projektiranju se je porajalo vprašanje, kakšno avtobusno postajo Ljubljana potrebuje, saj prave avtobusne postaje sploh nikoli ni imela. Zato vsi nestrpno čakamo leto 2025, ko bo predvidoma zgrajen novi Potniški center Ljubljana.



# Želeli bi si dokončno posodobiti celoten vozni park do leta 2025

To ni samo želja, ampak nujnost, je prepričana Darja Kocjan, direktorica družbe SŽ - Potniški promet. Z novimi vlaki smo pridobili vsi, potniki, zaposleni, okolje in železnica. Sodoben, varen in zanesljiv vozni park je eden od temeljnih elementov zagotavljanja kakovostnih storitev v železniškem potniškem prometu.

**S**e v Sloveniji dovolj zavedamo skrbi za okolje in trajnostnega razvoja? Zakaj to sprašujem? Ker je železniški prevoz najbolj trajnosten, okolju prijazen način prevoza ... In po slovenskih tirih je videti vse več sodobnih vlakov.

Potovanje z vlakom je v razvitem svetu in tudi pri nas vse bolj v trendu. Gre za odgovorno dejanje posameznika, ki želi prispevati k čim nižjemu onesnaževanju, hkrati pa potovati varno. Čas potovanja pa lahko nameni sopotnikom, delu ali preprosto počitku. Ni potrebne zbravnosti ali stresa, ki ju zahteva cesta, in tako bi lahko rekli, da je potovati z vlakom tudi bolj zdravo. Med zaposlenimi v skupini Slovenske železnice nas je veliko takih, ki uporabljamo okolju prijazen prevoz z vlaki, na kar sem izjemno ponosna. Želeli bi si, da bi čim več ljudi preizkusilo potovanje z vlakom, naša naloga pa je, da jim potovanje naredimo všečno.

Udobje in odnos do okolja sta pomembna, a za posameznika je gotovo zelo pomemben tudi potovalni čas?

Res je. Potovalni čas je precej odvisen od konfiguracije proge, od tega, ali je proga dvotirna ali enotirna, kjer je propustnost omejena, in tudi od dovoljenih hitrosti voženj. V zadnjih letih potekajo obsežna vlaganja v železniško infrastrukturo, kar trenutno povzroča ovire v železniškem prometu, včasih tudi nadomestne prevoze zaradi zapor prog, počasnejšo vožnjo in zamude, a dolgoročno to prinaša možnost boljših storitev za potnika. A na železnici imamo že danes odseke, ki so časovno absolutno konkurenčni cesti, npr. pot iz Borovnice v Ljubljano, proga Ljubljana-Dobova, kjer je nekje do Sevnice časovna prednost na strani vlaka. Časovno konkurenčni sta tudi progi Jesenice-Kranj-Ljubljana in Kamnik-Ljubljana. Obe progi sta enotirni, kar pomeni,





da bi v primeru dvotirne proge lahko zagotavljali boljšo pretočnost vlakov in zelo razširili ponudbo, ker je tu potencial potnikov resnično velik, omogočena bi nam bila vzpostavitev taktnega prometa, ki je prijazen za uporabnika.

**Septembra letos bo po tirih zapeljalo vseh 52 novih potniških vlakov Stadler, v teh mesecih pa bosta objavljena še dva javna razpisa za še 20 novih potniških vlakov in tudi razpis za 20 novih sodobnih potniških vagonov in štiri večsistemske lokomotive ...**

Z novimi vlaki pomembno vplivamo na boljšo kakovost javnega železniškega prevoza. Do jeseni pričakujemo skupno 52 novih potniških vlakov modelov Flirt in Kiss. Želeli bi si dokončno posodobiti celoten vozni park do leta 2025. Imamo zeleno luč za nakup dodatnih 20 novih garnitur. Želimo si še

dodatne nove potniške vagoni in vsaj štiri nove večsistemske električne lokomotive za mednarodni promet. Z železnico smo sicer povezani z večino večjih evropskih mest. A ponudbo mednarodnih povezav bi radi še povečali, tudi takih, kjer bi bil SŽ - PP prevoznik do Zagreba ali Gradca oziroma Beljaka. Naša velika ambicija je, da bi to uresničili že v letu 2024. To so velika mesta in take povezave bi veliko prinesle tako domačim prebivalcem kot tudi turistom in seveda gospodarskemu rezultatu. Želimo si tudi več nočnih vlakov, za katere pa potrebujemo večsistemske lokomotive in spalne vagoni, za katere upamo, da prav tako najdejo mesto v naši ponudbi.

**Kaj smo z novimi vlaki pridobili potniki in kaj konec koncev Slovenske železnice?**

Z novimi vlaki smo pridobili vsi, potniki, zaposleni, okolje, železnica ... Potniki imajo za-

gotovo bolj udoben, sodoben prevoz, več ponudbe za prevoz koles in za prevoz gibalno oviranih ... Železnice lahko zato pričakujejo več potnikov, večji je potencial za razvoj ponudbe železniškega prometa, tudi za zaposlene je delo na novih vlakih bolj udobno. Pomemben je tudi velik prispevek k okolju, saj so novi vlaki energetske še varčnejši. In več potnikov na vlakih pomeni manj potnikov na cesti, več sproščenega in varnega prevoza. Z vlaganji in izboljšanjem ponudbe javnega prometa lahko prispevamo veliko dobrega za družbo in naš življenjski slog.

**Kako na vlake pritegniti še več potnikov? Kaj manjka, da bi bilo potnikov na vlakih še več? Je to zastarela železniška infrastruktura? Dvotirnost, zlasti na Dolenjskem in proti Jesenicam, Kamniku ... Enotirna proga v prometnih konicah omogoča zelo ome-**



**eno kapaciteto prevozov. Kaj lahko V SŽ - PP naredite za večjo priljubljenost potniškega prometa?**

Sodoben, varen in zanesljiv vozni park je eden od temeljnih elementov zagotavljanja kakovostnih storitev v železniškem potniškem prometu in na tem področju je napredek zdaj res velik, na kar smo lahko vsi na železnici zelo ponosni. Potnike želimo spodbuditi k uporabi varnega in trajnostnega načina prevoza s številnimi komunikacijskimi aktivnostmi in s segmentiranjem ponudb, ki vključujejo cenejše abonentske vozovnice, posebne popuste za prevoze skupin, družin, mladih, starejših, popuste, ki jih omogoča vozovnica pri različnih drugih ponudnikih predvsem turističnih storitev. Skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo nadgrajujemo tudi možnosti integriranega javnega potniškega prometa (IJPP). Velik poudarek dajemo tudi razvoju multimodalnosti, npr. možnosti souporabe koles in električnih avtomobilov za potnike v železniškem prometu. Na večjih železniških postajah je potnikom že na voljo možnost izposoje koles, uporaba kolesarnic in parkirišč za kolesa, pri čemer največkrat sodelujemo z lokalnimi skupnostmi in družbo SŽ - Infrastruktura. Potekajo projekti vzpostavitve izposoje električnih koles in električnih avtomobilov, polnjenja lastniških električnih avtomobilov in parkiranja na vozliščih P&R na območju železniških postaj ter integracija uporabe teh storitev skupaj s prevozom z vlakom. Poleg prodaje vozovnic na prodajnih mestih z osebjem, na spletu in prek mobilne aplikacije bodo v letu 2022 potnikom na voljo še samostojna prodajna mesta (kartomati). Na 142 lokacijah načrtujemo postavitev 156 samopostrežnih prodajnih mest.

Zelo pa si v družbi SŽ - Potniški promet želimo vlaganji, nadgradnji, dvotirnosti in tudi elektrifikacije regionalnih prog, kot so kamniška in dolenjska ter nekatere druge, zelo težko pričakujemo tudi dvotirnost gorenjske proge, ki ima velik potencial rasti potnikov ob pogoju razširitve kakovostne ponudbe.

Ko bodo dokončana vsa dela na primorski progi, vključno z drugim tirom Divača-Koper, pa lahko računamo tudi na boljšo in večjo povezanost Obale z zaledjem z vlakom. Potencial za razvoj in širitev ponudbe je tudi drugod po Sloveniji, vključno z maloobmejnimi območji in večjimi mesti v sosednjih državah.



“Želimo si tudi več nočnih vlakov, za katere pa potrebujemo večsistemske lokomotive in spalne vagoni, za katere upamo, da prav tako najdejo mesto v naši ponudbi.”



**Ali bi bilo z boljšo usklajenostjo voznih redov med železniškim in avtobusnim prometom (zlasti v luči nakupa avtobusnega prevoznika No-mago) potnikov na vlakih še več?**

Upravljanje Integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) je prednostna naloga Ministrstva za infrastrukturo oziroma upravljavca javnega potniškega prometa in bistven del tega je tudi usklajitev voznih redov ter zagotavljanje ustrezne ravni storitev in dostopnosti javnega prevoza v Sloveniji. Železnica mora biti pri tem hrbtenica potniškega prometa, saj vsaka sprememba voznega reda na neki relaciji pomeni verižno spremembo na vozni redih na drugih relacijah. Omejitve so torej v propustnosti prog in vplivu sprememb na celoten potek vlaka, ravni storitev na poteku trase ter pri povezavah na prestopnih postajah. Usklajenost vozni redov avtobusov in vlakov je zagotovo zelo pomembna kot tudi druge oblike mobilnosti, ki se lahko lepo vežejo na prevoz z vlakom, npr. prevoz s kolesi, skiroji, električnimi prevoznimi sredstvi, tako lastnimi kot najetimi.

**Kaj lahko pričakujemo v turističnih mesecih? Bliža se poletni čas, čas dopustov in počitnikovanj – takrat se veliko ljudi potepa z vlakom po domovini in tujini? Kateri železniške povezave oziroma destinacije so najbolj priljubljene v poletni sezoni? Bohinjska proga in z njo pokrajina ob Soči je v poletnih mesecih tudi zaradi rastočega kolesarskega turizma iz leta v leto vse bolj priljubljena ...**

V poletni sezoni so za izletništvo priljubljene destinacije, ki nudijo možnost za kopanje.

V Sloveniji so to Bled, Bohinj, Vodni park Radlje ob Dravi, številna termalna kopališča, kjer lahko z vozovnico za vlak uveljavljate dodatne popuste za kopanje, tudi hrvaško morje. Z vlakom se lahko zapeljete v Split, Šibenik, Zadar, Opatjino in Reko, ki je odlično izhodišče za potovanja naprej na hrvaške otoke. V mednarodnem prometu so poleti zelo priljubljena tudi potovanja v Budimpešto, Prago, Varšavo itn. Čeprav bo mogoče zvenelo nepričakovano, zaznavamo v poletnih mesecih tudi obsežen porast potovanj iz Slovenije v Avstrijo, ne le v priljubljene ali znane destinacije, kot sta Dunaj ali Salzburg, ampak tudi v druga mesta, kot sta Gradec, Beljak itn. Z direktnimi vlakovnimi povezavami do Trsta in Vidma beležimo tudi zelo veliko potovanj iz Slovenije v Italijo. Cene voznic za potovanja v evropska mesta so zelo ugodne.

**Povezave med Ljubljano in Beogradom še vedno ni. Kdaj bo? Se obetajo v poletnih mesecih novosti v mednarodnem oziroma obmejnem železniškem prometu?**

Res, žal je bila zaradi ukrepov zoper pandemijo koronavirusa vožnja mednarodnega vlaka do Beograda ustavljena marca 2020 in še vedno ni vzpostavljena. V Potniškem prometu Slovenskih železnic se zelo zavzemamo za ponovno vzpostavitev povezave, saj je to ena pomembnejših povezav na X. koridorju za zagotavljanje mobilnosti potnikov. V pogovorih s hrvaškimi in srbskimi železnicami na vsakokratnih mednarodnih sestankih ponavljamo naše stališče in močno zavzetost za obuditev vlakovne povezave. Glede novosti v mednarodnem prometu v poletnih mesecih lahko omenim,



da bo spet vozil direktni vlak na relaciji Bratislava–Dunaj–Maribor–Split, ki omogoča direktna potovanja potnikov iz Slovenije v Split. Z madžarskimi železnicami pa so v teku pogovori glede vožnje direktnega nočnega vlaka na relaciji Budimpešta–Ljubljana–Koper in nazaj prek Hodoša.

“Potovalni čas je precej odvisen od konfiguracije proge, od tega, ali je proga dvotirna ali enotirna, kjer je propustnost omejena, in tudi od dovoljenih hitrosti voženj. V zadnjih letih potekajo obsežna vlaganja v železniško infrastrukturo, kar trenutno povzroča ovire v železniškem prometu, včasih tudi nadomestne prevoze zaradi zapor prog, počasnejšo vožnjo in zamude, a dolgoročno to prinaša možnost boljših storitev za potnike.



# Novi vlaki in njihove značilnosti

Sodobni vlaki začenjajo novo obdobje železniškega potniškega prometa pri nas. Poleg 21 dizelomotornih enopodnih garnitur bo do septembra 2022 po slovenskem železniškem omrežju skupaj zapeljalo tudi 21 enopodnih in 10 dvopodnih električnih garnitur. Vsi novi vlaki so opremljeni z brezžičnim Wi-Fi omrežjem, potniškim informacijskim sistemom z informacijskimi tablami in napovednim sistemom.

Novi vlaki bodo v prihodnjih letih omogočili tudi čezmejno regijsko povezovanje proti Avstriji in Hrvaški – skratka potovanja k sosedom bodo udobnejša, hitrejša in brez prestopanja.



Dizelomotorni enonadstropni vlak FLIRT DMV, kar je oznaka za enonadstropni regionalni vlak, ima dva identična dela A in B ter del C, v katerem sta dva Deutzeva dizelska motorja. Vlak ima tri vagona, dolg je 70,4 metra, širok 2,82 metra in visok 4,28 metra. V njem je 171 sedežev, od tega 12 v prvem razredu. Poleg tega ima še 143 stojšč, dva prostora za gibalno ovirane osebe ter prostor za najmanj 10 koles.



Tehnične značilnosti dizelskih enonadstropnih vlakov FLIRT

		Merska enota	Enonadstropni DMV
1	Število vozil	—	21
2	Število vagonov v garnituri	—	3
3	Tirna širina	mm	1435
4	Nazivna napetost	kV	dizel-elektro izvedba
5	Nazivna moč	kW	1040
6	Največja hitrost	km/h	140
8	Dolžina čez spenjačo	m	70,4
9	Maksimalni pospešek	m/s <sup>2</sup>	0,7
10	Nakladalni in kinematični referenčni profil po TSI	—	G2
11	Največja osna teža (pog. del)	kN/os	max. 180
12	Odstotek nizkopodne izvedbe	%	87,67
13	Višina poda na GRT	mm	580–600
14	Širina vstopnih vrat	mm	1300
15	Število WC	—	1/1
16	Število sedežev	—	171 od tega 12 sedežev I. razred
17	Preklopni sedeži	—	max. 5 %
18	ETCS, GSM-R	—	DA
19	Prostor za prevoz koles	—	DA
20	Število stojšč	—	143
21	Št. garnitur v spregi	—	3
22	Mehansko in zračno spenjanje EMG-DMG	—	DA





Elektromotorni enonadstropni vlak FLIRT EMW, kar je oznaka za enonadstropni elektromotorni regionalni vlak, je dolg 80,7 metra, širok 2,82 metra in visok 4,12 metra. Ima 235 sedežev, od tega 12 v prvem razredu, dva prostora za gibalno ovirane osebe ter prostor za najmanj 10 koles. Vlak ima 184 stojišč.

#### Tehnične značilnosti vlakov FLIRT

		Merska enota	Enonadstropni večsistemski
1	Število vozil	—	21
2	Število vagonov v garnituri		4
3	Tirna širina	mm	1435
4	Nazivna napetost	kV	3 kV; 25 kV, 50Hz; 15 kV, 16,7 Hz
5	Nazivna moč	kW	2600
6	Največja hitrost	km/h	160
8	Dolžina čez spenjačo	m	80,7
9	Maksimalni pospešek	m/s <sup>2</sup>	1,3
10	Nakladalni in kinematični referenčni profil po TSI	—	G2
11	Največja osna teža (pog. del)	kN/os	max. 200
12	Odstotek nizkopodne izvedbe	%	89,37
13	Višina poda na GRT	mm	580–600
14	Širina vstopnih vrat	mm	1300
15	Število WC	—	1/1
16	Število sedežev	—	235 od tega 12 sedežev I. razred
17	Preklopni sedeži	—	max 5%
18	ETCS, GSM-R	—	DA
19	Prostor za prevoz koles	—	DA
20	Število stojišč	—	184
21	Min. št. garnitur v spregi	—	3
22	Mehansko in zračno spenjanje EMG-DMG	—	DA



Elektromotorni dvonadstropni vlak KISS je sodoben potniški vlak, dolg je 79,8 metra, širok 2,80 metra in visok 4,63 metra. Ima 292 sedežev, od tega 16 v prvem razredu, dva prostora za gibalno ovirane osebe ter prostor za najmanj 10 koles. Vlak ima 277 stojišč.

#### Tehnične značilnosti vlakov KISS

		Merska enota	Dvonadstropni enosistemski
1	Število vozil	—	10
2	Število vagonov v garnituri		3
3	Tirna širina	mm	1435
4	Nazivna napetost	kV	3 kV
5	Nazivna moč	kW	3000
6	Največja hitrost	km/h	160
8	Dolžina čez spenjačo	m	79,8
9	Maksimalni pospešek	m/s <sup>2</sup>	1,3
10	Nakladalni in kinematični referenčni profil po TSI	—	G2
11	Največja osna teža (pog. del)	kN/os	max. 200
12	Odstotek nizkopodne izvedbe	%	55,20
13	Višina poda na GRT	mm	580–600
14	Širina vstopnih vrat	mm	1300
15	Število WC	—	1/1
16	Število sedežev	—	292 od tega 16 sedežev I. razred
17	Preklopni sedeži	—	max. 5 %
18	ETCS, GSM-R	—	DA
19	Prostor za prevoz koles	—	DA
20	Število stojišč	—	277
21	Št. garnitur v spregi	—	3
22	Mehansko in zračno spenjanje EMG-DMG	—	DA



# Upravljanje znanja in zagotavljanje uspešnega in učinkovitega dela

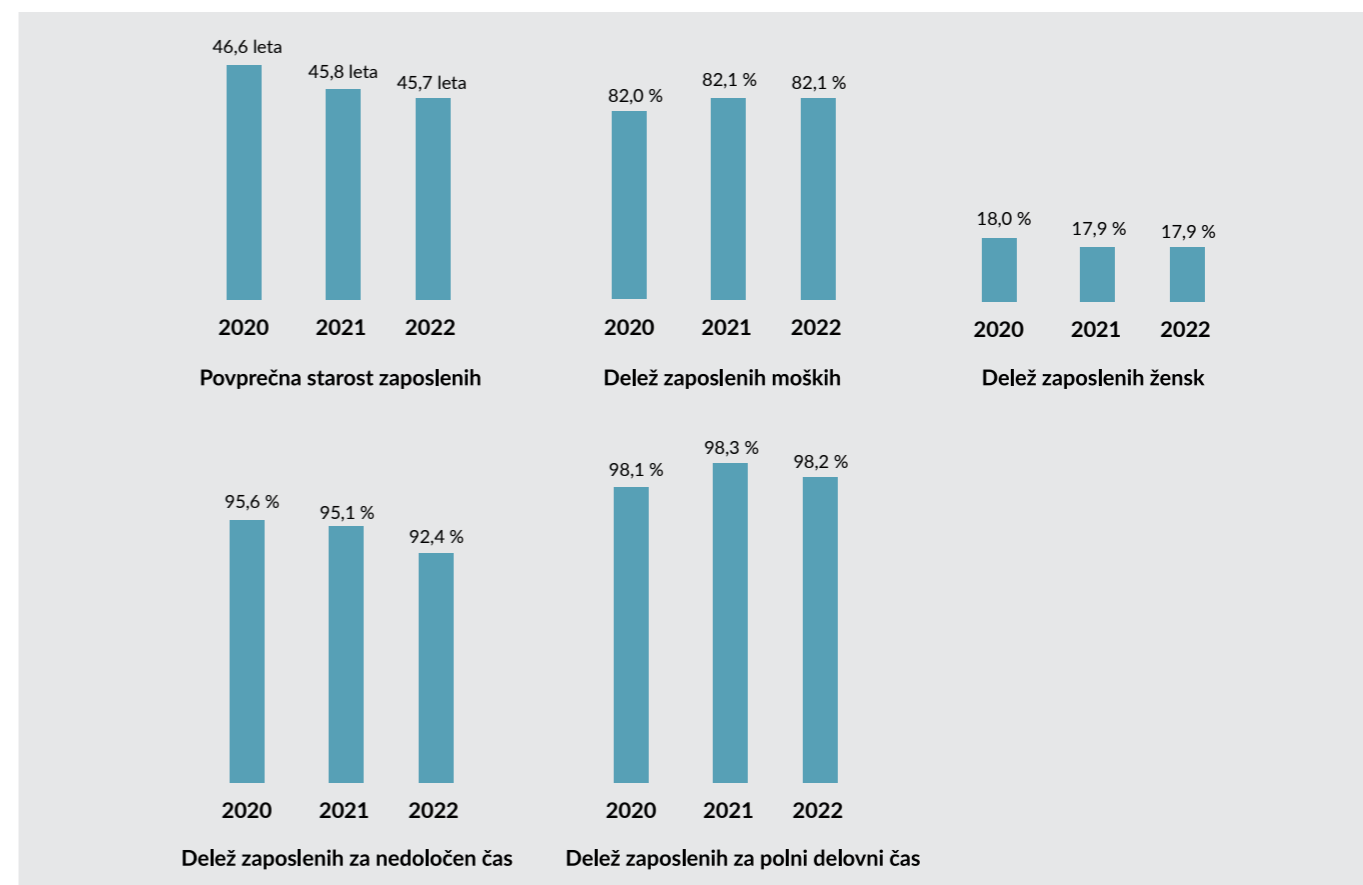
**V** predhodni številki revije Nova proga smo predstavili vsebino nove strategije upravljanja s človeškimi viri ter nekatere načrte za cilje, ki jih skupina SŽ želi z novo kadrovske strategije doseči. Na tej podlagi so se v letu 2021 začele izvajati številne aktivnosti, ki jih v letu 2022 nadgrajujemo.

Ker je za uspešno in učinkovito delo nujno, da podjetje pridobi in razvija znanja in veščine zaposlenih, so se v letu 2022 zaposleni poleg klasičnih, strokovnih seminarjev udeleževali tudi spletnih tečajev v okviru Smart Arene, ki jo zagotavlja Izobraževalni center SŽ, ter krepili temeljne kompetence. Izvajanje spletnih tečajev se nadaljuje tudi letos. Z razvojem kompetenčnih profilov in določanjem znanj in veščin, ki so posebni za posamezno delovno področje, bo mogoče v prihodnje pripraviti bolj specifične programe usposabljanja.

V letu 2021 je bil izveden program SŽ Akademije vodenja v treh programih, in sicer za direktorje in pomočnike direktorjev, vodje sektorjev in služb ter za neformalne vodje. Ker je kakovostno vodenje eden ključnih pogojev, da zaposleni dobijo ustrezne usmeritve in podporo, in ker ste zaposleni ustrezno vodenje izpostavili kot enega tistih dejavnikov, ki vplivajo na kakovost delovnega okolja, bomo v letu 2022 program SŽ Akademije vodenja nadgradili z novimi vsebinami usposabljanj. Med drugim bodo vsebine poleg veščin vodenja in komunikacije zajemale tudi tehnike optimiziranja procesov in definiranja učinkovitih kontrol v procesih, vodenje projektov, podporo digitalizaciji idr.

Kakovosten prenos znanja, ki mu je ob odhodu izkušenega kadra nujno treba dati ustrezno pozornost in podporo, da dragoceno znanje izkušenih sodelavcev ostane v sku-

pini SŽ, bomo dodatno podprli z vzpostavitvijo digitalno podprtega in na ravni skupine SŽ poenotenega sistema mentorstev. Na primeru družbe SŽ, d. o. o., je bil izveden pilot poenotenja sistema mentorstva, na podlagi katerega sta bili pripravljene analiza in dopolnitev, ki smo ju predstavili družbam v skupini SŽ. Trenutno je v pripravi navodilo, ki bo nudilo ustrezno podlago in podporo izvajanju. Da bi ustrezno podprli mentorje, bodo ti vključeni v usposabljanja za spremljanje in uvajanje novozaposlenih. Na ta način bomo zagotovili celovitejši in poenoten pristop k spremljanju novozaposlenih na ravni celotne skupine SŽ. Najprej v času poskusnega dela in uvajanja v delo, nato pa tudi kasneje.



Čeprav veljajo družbe v skupini SŽ za zaželenega delodajalca (samo v prvih štirih mesecih letošnjega leta se je na razpise za prosta delovna mesta prijavilo več kot 1000 kandidatov, v praksi tudi več sto prijav na posamezen razpis), ki ponuja veliko možnosti za razvoj in delo na različnih področjih (v prvih štirih mesecih letošnjega leta je tako kar 159 zaposlenih izrazilo željo po zaposlitvi na enem izmed številnih področij dela, ki jih zajemajo podjetja v skupini SŽ), na nekaterih področjih zaznavamo primanjkljaj. To ni izziv, s katerim se soočamo samo v skupini SŽ, temveč na ravni Slovenije, v nekaterih primerih tudi na svetovni ravni. Je pa od učinkovitosti vsakega podjetja pri ukrepih za pridobitev in ohranitev kadra odvisno, kako uspešno bo obvladovalo primanjkljaj. Skupina SŽ je za namen pridobivanja deficitarnega kadra in znanja vzpostavila sistematičen pristop k štipendiranju in izvajanju študija ob delu. Zato sta bila v letu 2021 izvedena razpisa za študij ob delu in štipendiranje. Sklenjenih je bilo 83 pogodb o štipendiranju ter 33 pogodb za sofinanciranje študija ob delu. Letos želimo na podlagi potreb družb v skupini SŽ po deficitarnih poklicih in razpoložljivih mest razpisa ponovno objaviti.

Zagotavljanje raznolikosti v podjetjih je večplastno vprašanje. Na eni strani gre za sodelovanje različnih generacij na vseh ravneh delovanja in je s tem neločljivo povezano s prenosom znanja izkušenih starejših zaposlenih na novozaposlene. V skupini SŽ se je povprečna starost znižala (s 47,2 leta konec decembra 2019 na 45,7 leta v letu 2022) zaradi upokojevanja na eni in zaposlovanja novih kadrov na drugi strani. Kar pomeni,

da je bilo treba vložiti veliko truda v prenos znanja in mentoriranje, pri katerem je leta 2021 sodelovalo 1519 zaposlenih. To predstavlja približno 20 odstotkov glede na število zaposlenih. Tudi zato smo intenzivno pristopili k prej predstavljeni tehnični poenostavitvi in digitalizaciji procesa mentoriranja ob hkratnem poenotenju, da bo v čim večjo pomoč in ne obremenitev mentorjem. Na drugi strani vprašanje raznolikosti pomeni tudi zagotavljanje enakih pravic in dostopa za vse. Pomemben kazalnik zagotavljanja raznolikosti je tudi vključenost žensk. Z vedno večjim primanjkljajem kadra določenih deficitarnih poklicev je tudi Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER) prepoznala potencial večjega vključevanja žensk za obogatitev znanj in večjo bazo ustreznega kadra za deficitarne poklice tudi v železniškem sektorju. V ta namen je bil sprejet tudi zavezujoč avtonomni sporazum Ženske v železniškem prometu, katerega namen je spodbujati zaposlovanje žensk v železniškem sektorju.

Delež žensk, zaposlenih v skupini SŽ, znaša 17,9 odstotka in je povezan z naravo večinskega deleža delovnih nalog in procesov, ki se izvajajo v skupini SŽ. Na drugi strani je na vodilnih položajih delež žensk 33,3 odstotka in glede na pretekla leta narašča. Delež žensk na vodilnih položajih je primerljiv z rezultati na ravni Evropskega železniškega sektorja in ga v letu 2018 na ravni srednjega menedžmenta celo presega (top menedžment: 25,3 odstotka, srednji menedžment: 21,9 odstotka). Je pa nekoliko nižji od slovenskega povprečja, ki znaša 40 odstotkov.



## Delež žensk na vodilnih položajih v skupini SŽ:

Leto		Ženske	Moški
2018	Top menedžment	16,2 %	83,8 %
2018	Srednji menedžment	31,9 %	68,1 %
2018	Skupaj	25,0 %	75,0 %
2021	Top menedžment	30,3 %	69,7 %
2021	Srednji menedžment	35,3 %	64,7 %
2021	Skupaj	33,3 %	66,7 %

Skupina SŽ je naredila velik korak v zagotavljanju zastopanosti žensk na vodilnih položajih. V strategiji upravljanja s človeškimi viri za obdobje 2021–2025 pa smo se zavezali k aktivnostim, ki lahko spodbudijo večje vključevanje žensk tudi na drugih področjih skupine SŽ. K temu nas bo dodatno spodbudil tudi prej omenjeni sporazum – Ženske v železniškem prometu.

Z vsemi aktivnostmi na področju upravljanja znanja, zagotavljanja raznolikosti in vključevanja želi skupina SŽ najprej zagotoviti kakovostno delovno okolje za zaposlene, ki je podlaga za uspešno in učinkovito delo, to pa za zagotavljanje kakovostnih storitev. Na ta način bomo še naprej ohranjali sloves zaželenega delodajalca in uspešneje pridobivali kader, ki ga za opravljanje širokega spektra delovnih procesov potrebujemo.



## [Nagradna igra]

Sodelujte v nagradni igri Slovenskih železnic in se potegujte za lepe nagrade. Na Ljubljanskem gradu so aprila predstavili projekt gradnje Potniškega centra Ljubljana, ki obsega novo avtobusno postajo s parkirno hišo, nadgradnjo glavne železniške postaje v Ljubljani ter komercialni del projekta s hotelom in nakupovalnim središčem. Vzemite v roke novo številko revije Slovenskih železnic, preberite si vse o podrobnostih, ki jih bo prinesel PCL, ter sodelujte v nagradni igri.

### Nagradno vprašanje je:



## Kdaj se bo začel graditi Potniški center Ljubljana?

a) 2025

b) 2022

c) 2023

### ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **četrтка, 30. junija 2022**, pravilno odgovorili na nagradno vprašanje. Pravilne odgovore pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **ponedeljek, 4. julija 2022**.

Pet izžrebanih nagrajencev, ki bodo pravilno odgovorili na nagradno vprašanje, bomo nagradili s plažno brisačo.

Ime in priimek \_\_\_\_\_, naslov \_\_\_\_\_

pošta in poštna številka \_\_\_\_\_

telefonska številka \_\_\_\_\_, e-naslov \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_ Podpis udeleženca: \_\_\_\_\_

### OBDELAVA OSEBNIH PODATKOV, KI JIH OBDELUJEMO, KO SODELUJETE V NAGRADNI IGRI

Upravljalavec vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana.  
Pooblaščenca oseba za varstvo osebnih podatkov pri SŽ je: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu v primeru, da ste izžreban in upravičeni do nagrade, kontaktiramo.

Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri.

Osebnih podatki, ki jih obdelujemo so: ime in priimek, naslov kjer posameznik živi in naslov elektronske pošte. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur.

Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je potrebno za dosego namena, zaradi katerega so bili zbrani – nagradna igra.

Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.



T: +386 1 291 21 99  
E: narocila.izdelki@sz-zip.si  
W: www.sz-zip.si

Trg OF 7  
1000 Ljubljana  
(ob stavbi železniške postaje)

Partizanska 50  
2000 Maribor  
(podhod železniške postaje)



# Novice iz železniškega sveta

## Tajvanske lokomotive bodo imele francoske rezervne baterije

Saft, francosko podjetje, ki se ukvarja z načrtovanjem, razvojem in proizvodnjo baterij, ki se uporabljajo v transportu, industriji in obrambi, je podpisalo pogodbo za dobavo rezervnih baterijskih paketov za 68 električnih lokomotiv, ki jih podjetje Toshiba Infrastructure Systems & Solutions gradi za tajvansko upravo za železnice. ([www.railwaygazette.com](http://www.railwaygazette.com))



## Prvi tovorni vlak premoga prispel iz Bocvane v Mozambik

Prva vlakovna garnitura 40 vagonov z 2000 tonami premoga je iz Bocvane prek Zimbabveja konec aprila prispela v mozambiško glavno mesto Maputo. Prihod vlaka uradno označuje začetek izvoza premoga iz Bocvane v Mozambik in je plod dogovorov, doseženih v pogovorih med predsednikoma omenjenih afriških držav. V okviru dogovora so predvideni štirje tedenski vlaki, pri čemer naj bi Bocvana po železnici Limpopo na letni ravni v Mozambik izvozila okoli 384.000 ton premoga. ([www.railwaysafrica.com](http://www.railwaysafrica.com))

## Avstrijske lokomotive se odpravljajo v Tanzanijo

Prva od štirih električnih lokomotiv avstrijskih zveznih železnic razreda 1014 (Siemens), ki jih je kupilo turško gradbeno podjetje Yapı Merkezi, je bila poslana v Tanzanijo. Omenjene lokomotive bodo uporabili pri testiranju železniške proge Dar es Salaam–Morogoro, katere graditev se počasi končuje. ([www.railwaygazette.com](http://www.railwaygazette.com))

## Turčija je objavila načrt za širitev omrežja hitrih vlakov

Država namerava do leta 2053 število regij, povezanih z omrežjem hitrih vlakov, povečati z osem na dvainpetdeset. To je v Istanbulu izjavil turški minister za promet Adil Karaismailoğlu. Minister je na nedavnem kongresu transporta in logistike, kjer so razgrnili razvojno strategijo – Transport države do leta 2053, skupaj z generalnim direktorjem Turških državnih železnic (TCDD) Metinom Akbaşem sporočil, da bo za širitev omrežja hitrih vlakov v naslednjih 30 letih namenjenih 182 milijard evrov. Z novo prometno vizijo želijo ustvariti trajnosten, varen, okolju prijazen, dostopen, hiter ter tehnološko bolj inovativen prometni sektor z železniško infrastrukturo, ki bo omogočala hitrejšo in udobnejše potovanje. V Turčiji napovedujejo, da bodo v letu 2023 prepeljali okoli 19,5 milijona potnikov, v letu 2035 naj bi ta številka dosegla že okoli 145 milijonov, leta 2053 pa 269 milijonov prepeljanih potnikov. Železnica je v Turčiji leta 2019 prepeljala 33 milijonov ton tovora s 3,13-odstotnim tržnim deležem. Kot je napovedal minister za promet, pa naj bi se to v letu 2023 povečalo na 55 milijonov ton s tržnim deležem, večjim od pet odstotkov, pri čemer se bo tržni delež povečal na več kot 11 odstotkov leta 2029 in leta 2053 narasel na približno 22 odstotkov. ([www.railjournal.com](http://www.railjournal.com))



## Alstom ustavil dobave in naložbe v Rusiji

Koncern Alstom je prekinil vse dobave in prihodnje naložbe v Rusiji. Podjetje je sporočilo, da bo "očitno ravnalo v skladu z vsemi veljavnimi sankcijami in zakoni", uvedenimi po ruski invaziji na Ukrajino. ([www.railwaygazette.com/news](http://www.railwaygazette.com/news))

## Hitachi obljubil milijone za pomoč ljudem v Ukrajini

Japonska skupina Hitachi je napovedala, da bo donirala približno tri milijone dolarjev oziroma 2,76 milijona evrov za zagotavljanje humanitarne pomoči prizadetim v vojni Ukrajini in sosednjih regijah. Denar bodo dobile humanitarne organizacije, japonsko društvo Rdečega križa in japonski odbor za UNICEF ter še nekatere druge humanitarne organizacije, ki izvajajo programe pomoči v Ukrajini. ([www.railbusinessdaily.com](http://www.railbusinessdaily.com))



## Ruski napad na Ukrajino je povečal geopolitični pomen »železniškega« območja Baltika

»Ruska invazija na Ukrajino je znova potrdila potrebo po povezovanju baltskih držav z železniško infrastrukturo preostale Evrope,« je nedavno izjavila Catherine Trautmann, koordinatorica Evropske komisije za koridor TEN-T Severno morje–Baltik. Ob obsodbi ruske invazije je tudi dejala, da je gradnja »Rail Baltica« – gre za zeleni projekt graditve železniške infrastrukture, katerega cilj je vključitev baltskih držav v evropsko železniško omrežje, izjemno pomembna za prihodnost baltskih držav in vse Evrope. Koordinatorica Evropske komisije za koridor TEN-T Severno morje–Baltik je tudi potrdila, da je bila gradnja Rail Baltica za krepitev integracije baltske regije v Evropsko unijo prednostna naloga Evropske komisije, pri čemer je železnica od Talina do Varšave »glavni manjkajoči člen v prometnem omrežju EU«. Projekt pa tudi ponuja priložnost za ustvarjanje novega gospodarskega koridorja. ([www.railbaltica.org](http://www.railbaltica.org))

## KLM Royal Dutch Airlines in Thalys dosegla dogovor za več prepeljanih letalskih potnikov s hitrimi vlaki

Nizozemski letalski prevoznik KLM Royal Dutch Airlines in francosko-belgijski železniški operater Thalys sta se dogovorila za razvoj skupnega produkta »AirRail«, ki bo povečal število letalskih potnikov, ki uporabljajo hitre vlake za potovanje med Brusljem in amsterdamskim letališčem Schiphol. ([www.railwaygazette.com/news](http://www.railwaygazette.com/news))

## CAF v Kairu sklenil posel, vreden skoraj 180 milijonov evrov

Španski proizvajalec vlakov CAF je podpisal pogodbo za obnovo 23 enot podzemne železnice v Kairu. Projekt na progi 1 je naročilo državno podjetje Nacionalna uprava za predore, ki je pristojno za upravljanje podzemne železnice v egiptovskem glavnem mestu. CAF je bil pozvan, da v celoti prenove enote, opremi novo vzdrževalno skladišče na železniški postaji Kozzika in vse vzdržuje dve leti. Pogodba je vredna skoraj 180 milijonov evrov in bo financirana s španskimi sredstvi iz sklada FIEM - Enterprise Internationalization Fund oziroma Sklada za internacionalizacijo podjetij. ([www.railinsider.co.uk](http://www.railinsider.co.uk))

## Španski Renfe začel usposabljanje prve strojevodje za hitre vlake

30 kandidatk iz Savdske Arabije, ki so bile izbrane med več kot 28.000 prijavljenimi, se je v preteklih mesecih v savdski Džedi, v Konzorciju za visoke hitrosti Meka–Medina, začelo šolati za strojevodje na hitrih vlakih med Meko in Medino. Izbral jih je španski železniški operater Renfe, kvalificirane kandidatke, stare med 22 in 30 let, pa bodo po skoraj enoletnem tečaju, ki vključuje okoli 1200 ur teorije in prakse, postale prve strojevodje v Savdski Arabiji. ([www.railjournal.com](http://www.railjournal.com))





# Zame ni poezije brez vlaka

**Pesnik in pisatelj, publicist, radijski in televizijski voditelj, pevec, pisec besedil in frontman punk skupine Via Ofenziva, pobudnik kolesarskih punk tur po Ljubljani in Muzeja punk kulture v Ljubljani, zaljubljenec v košarko in vlake ...**



# S

## em kaj pozabil?

Tudi ljubiteljski filmski igralec z dvema vlogama, ki sta bili kar opaženi, najprej v filmu Outsider režiserja Andreja Košaka, kjer sem igral »tiste« – vojaka nekdanje JLA, ki zaslišuje in maltretira punkerje, druga vloga pa je bila v filmu Zvenenje v glavi, ki ga je prav tako režiral

Andrej Košak, v tem filmu pa sem igral upornika v zaporu.

## Tudi vi za mnoge veljate za večnega upornika, katerega uporstva njegova smisel in pot ...

Jaz bi temu rekel, da sem bil upornik po sili razmer. V času, ko se je punk dogajal, sta me zanimala rock 'n' roll in punk, ta pa sta pomenila uporništvo. Moje tedanje uporništvo je bilo malce umetniško, ni bilo politično

motivirano. Bili smo subverzivni elementi, ki smo bili ustvarjalno naravnani in punk je bil naše izrazno sredstvo.

## Vrniva se v tedanje čase, v obdobje punka v osemdesetih letih prejšnjega stoletja in tisočletja, takrat je Ljubljana veljala za prestolnico punka v nekdanji državi.

Res je, sicer se je vse začelo na Reki, vendar je treba vedeti, da je bil slovenski punk izrazito lokalpatriotski, povezan z lokalno sceno. Zavedali smo se svojih korenin, uporabljali smo urbani jezik, sleng, na nek način je bil slovenski punk tudi zaradi tega izrazito poseben, svoj.

## Punk ostaja pri vas na nek način rdeča nit vašega življenja. Povezan je s kolesarskimi punk turami po Ljubljani, konec koncev pa ste tudi pobudnik ideje o Muzeju punk kulture v Ljubljani ...

Zares je paradoks, da je toliko besedil različnih slovenskih punk skupin iz tistega časa, če pogledamo antologijo punk poezije v Sloveniji, še danes zelo aktualnih, morda celo bolj kot v tistih časih ... V tem smislu so kolesarske punk ture po Ljubljani neke vrste literatura v gibanju, ko pesnik tri ure pripoveduje, kako sta bila Ljubljana in punk najlepši par, kot bi rekel legendarni Pero Lovšin. Ljudje so v času ture ujeti v zgodbo, kot da so se vrnili v neko drugo, drugačno Ljubljano. Logična posledica tega bi morala biti ustanovitev Muzeja punk kulture. Vedno, ko sem na železniški postaji, ko vidim vlake v prihajanju in odhajanju, pomislim, da je to pravi kraj, kjer bi moral tak muzej biti, v kakršnikoli že obliki ... Ne vem, če kdaj bo, je pa to moja iskrena, intimna in dolgoletna želja.





**Če ostaneva na glavni železniški postaji v Ljubljani, v eni od svojih knjig esejev z naslovom Veš, mašina, svoj dolg iz leta 2020 ste zapisali, da se želite z vlakom zapeljati iz Ljubljane v Trst? Ste uresničili to željo?**

Vedno sem trdil, da bi se morala glavna železniška postaja v Ljubljani imenovati Hrepenenje. Zakaj? Zato, ker smo vedno hrepeneli po Zahodu. Jaz sem si želel v Trst, ki je bil prva velika železniška postaja v Italiji. Hrepenenje je bilo tako močno, da sem, ko sem prvič prispel na železniško postajo v Trst, v trafiki kupil Brooklyn žvečilne gumije in ob tem dobil občutek, da sem zares v Brooklynu v ZDA in ne v Trstu. Govorim o občutku, kako močno je bilo takrat naše hrepenenje po nečem drugačnem, neznanem, po obljubljeni deželi, po priložnosti ... Kadarkoli sedim na ljubljanski železniški postaji, spet začutim kanček tega hrepenen-

nja, sicer ne vem, po čem zdaj hrepenim, ker smo zdaj mi del tega Zahoda in smo mogoče izgubili del hrepenenja ...

**Ste bili po tem še kdaj v Trstu z vlakom?**

Sem človek, ki prisega na vlak in sem bil v preteklosti velikokrat v tujini z vlakom – tudi v Trstu. Zame je vlak bil in bo vedno prva izbira prevoza. Vlak je tisti najbolj okolju prijazen način prevoza, na katerem si sproščen, lahko bereš, pišeš, delaš ...

**Ustvarjalno izrabite potovalni čas?**

Ja! Na vlaku je vedno drugačno, prijetnejše doživetje kot denimo na letalu ... Jaz sem eden tistih potnikov, ki nikoli ne bo nergal nad počasnostjo, jaz imam rad, da vlaki niso »superhitri«, ampak to je spet en paradoks. Sedanji čas ne dovoljuje počasnosti, saj vsi nenehno nekam hitimo ...

“ Vedno sem trdil, da bi se morala glavna železniška postaja v Ljubljani imenovati Hrepenenje. Zakaj? Zato, ker smo vedno hrepeneli po Zahodu. Govorim o občutku, kako močno je bilo takrat naše hrepenenje po nečem drugačnem, neznanem, po obljubljeni deželi, po priložnosti ... Kadarkoli sedim na ljubljanski železniški postaji, spet začutim kanček tega hrepenenja ...



**Postali smo ujetniki časa.**

Gotovo, mi drvimo, pa ne vemo, kam in zakaj.

**Dotakniva se vašega literarnega, zlasti pesniškega opusa, veliko je metaforično uporabljenih izrazov, terminov iz železniškega življenja – pesniška zbirka Prihodi in odhodi, knjiga esejev Veš, mašina, svoj dolg (Rožančeva nagrada leta 2020, op. p.). Je to neka podzavestna nujna, da ste v svoje pesništvo vtkali tudi železniško dimenzijo?**

Vse je seveda podzavest, ki vedno vozi po svojem tiru, ne glede na to, kaj mi smo oziroma počnemo v življenju. Zame ni poezije brez vlaka, pa seveda tudi ne esejistike in proze. Preprosto zato, ker pooseblja to čakanje, ki ga imam rad. Gre za tisti primarni občutek. Kaj

celo življenje počnemo? Čakamo, vedno čakamo, na postaji ali kjerkoli drugje čakamo na kaj tretjega, seveda pa vse nas vedno čaka tista zadnja postaja. Na simbolni ravni meni in najbrž tudi drugim to čakanje vedno približajo prav vlaki. Vedno mi je bil najbolj všeč tisti prvi trenutek, ko vlak odpelje s postaje, ko zapelje, to se me vedno dotakne. To je zame poezija.

**Od kod ideja za naslov pesniške zbirke Prihodi in odhodi?**

Na železniški postaji mi je bilo vedno všeč, da imaš možnost, da greš ali prideš – Prihodi in odhodi. Človek pa je vedno nekje v sredini, to je na nek način življenje na železniški postaji, vsaj jaz to tako razumem. Stojiš (človek) sredi življenja. S temi

prihodi in odhodi smo se vsaj naše generacije prej srečale kot z letali ... Moj oče je prišel v Ljubljano iz Bosne z vlakom. V vojsko (JLA) smo vedno odhajali z vlakom, na koncerte, denimo v Zagreb na legendarne Talking Heads leta 1982, na vlakih smo srečevali in spoznavali ljudi, ne nazadnje sklepali prijateljstva, vse za to, ker smo na vlakih imeli čas ... Zato je posledično edino razumljivo, da železnica in vlaki končajo v poeziji. Naslov Veš, mašina, svoj dolg pa je posledica igranja z dvojezičnostjo, »vešmašina« v jeziku moje mame pomeni pralni stroj, v železniškem jeziku pa je mašina tista, ki povleče vlak na neko pot ...



### Kdaj ste se nazadnje peljali z vlakom?

V zadnjih letih sem se zaradi covid-19 vozil bolj malo, zadnja moja pot pred omenjenim obdobjem je bila do avstrijskega Baškega jezera oziroma Faaker Seeja. Vedno je čudovito, ko grem z vlakom, se vrne že omenjeno hrepenenje in človek ima čas opazovati pokrajino, sopotnike ... Rad potujem z vlakom, tragično je, da je covid-19 praktično ustavil železniški promet, ampak zdaj se življenje vrača v normalne tirnice.

### Katera je za vas najbolj zanimiva železniška tura v Sloveniji?

Zagotovo Bohinjska proga s svojo enkratnostjo in nepozabno dolino Soče. Navsezadnje je Bohinjska proga povezana tudi s hokejem, saj so navijači tudi z goriškega konca v preteklosti množično pri-

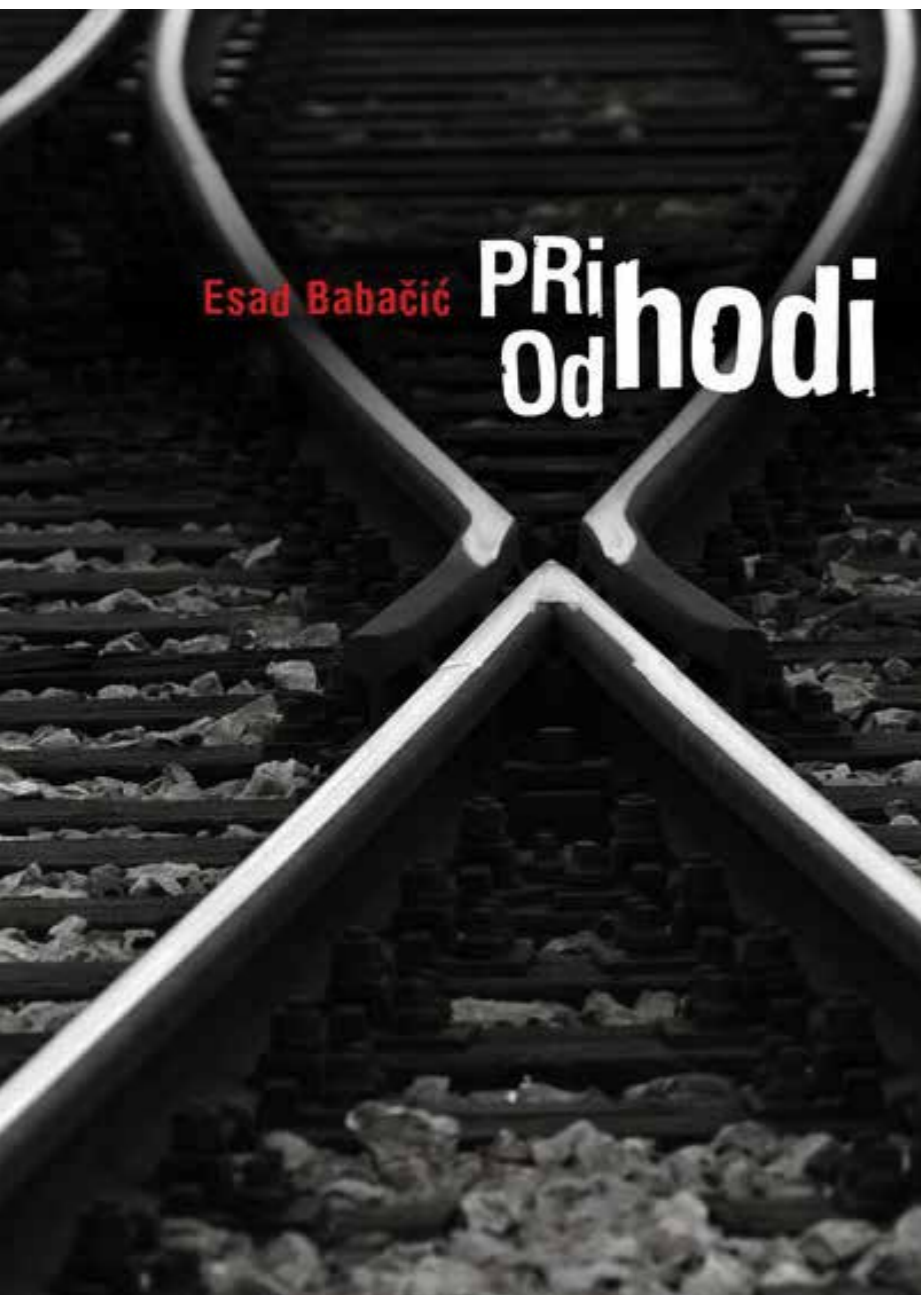
hajali z vlakom na hokejske tekme na Jesenice, zlasti na derbije med velikima rivaloma Olimpijo in Jesenicami. Obiskati Gorenjsko z vlakom je izjemno prijetno in lepo. Pa seveda Trst in vse, kar mi ta pot z vlakom priključuje v spomin.

### Kaj pripravljate na literarnem področju v prihodnjih mesecih, letih ...

Septembra bo pri Cankarjevi založbi izšla knjiga esejev z naslovom Navijaj v sebi, kjer bo tudi precej športnih trenutkov pa seveda mojih spominov na »kvarovsko« življenje na ljubljanskem Vodmatu. Pišem pa tudi roman Punk muzej, neke vrste samoironično refleksijo o junaku, ki si je omislil ustanovitev punk muzeja, ki pa bo izšel pozno jeseni pri založbi Litera.

“

Na železniški postaji mi je bilo vedno všeč, da imaš možnost, da greš ali prideš,... človek pa je vedno nekje v sredini, to je na nek način življenje na železniški postaji, vsaj jaz to tako razumem, stojiš sredi življenja.





# V spomin našemu Zvonetu



času, gostovali po takratni jugoslovanski domovini, tudi po Evropi, in doživeli marsikatero zanimivo izkušnjo.

Družinsko življenje, aktivno sodelovanje v ŽKUD Tine Rožanc in petje v zboru bi bilo popolno, če se usoda ne bi kruto poigrala z njim. Izgubil je kar dve življenjski družici, pa tudi smrt drugih njemu ljubih oseb ga je močno prizadela. Malokdaj je govoril o svojih težavah, tih in skoraj neopazen v zadnji vrsti zbora je samo pel in pel.

Kot dolgoletni član Rožancev je spremljal in doživljal veliko lepih, pa tudi manj prijetnih dogodkov in sprememb. Z veseljem se je udeleževal vseh gostovanj, ki smo jih izvedli že v samostojni Sloveniji, raznih osebnih praznovanj in delovnih akcij.

Z žalostjo in zaskrbljenostjo je spremljal osip pevcev in si z različnimi aktivnostmi prizadeval pridobiti nove glasove. Tih, skromen ter spoštljiv do zborovodij in sopevcev ni nikoli, tudi ob raznih neljubih dogodkih, povzdignil glasu. Bil je vzor poštenja, pravičnosti, bil in ostal bo legenda zbora. Za svojo dolgoletno predanost ljubiteljskemu kulturnemu delu je med drugim prejel tudi visoko cenjeno srebrno priznanje Zveze kulturnih društev Ljubljana. Ob 100. obletnici zbora je postal tudi častni član društva Tine Rožanc.



**»LJUBEZEN DO GLASBE IN PETJA MI JE POMAGALA PREŽIVETI TUDI NAJTEŽJE TRENUTKE IN PREIZKUŠNJE V MOJEM ŽIVLJENJU,«** je večkrat dejal. **TE BESEDE BODO TUDI NAM, DRAGI ZVONE, UPAM, POMAGALE PREBOLETI TVOJ ODHOD PO POTI, KJER SE MAVRICA ŠE VEDNO VZPENJA, VSE VIŠJE IN VIŠJE. S TEBOJ SMO IZGUBILI ODLIČNEGA PEVCA, ISKRENEGA PRIJATELJA, ČLOVEKA Z VELIKO ZAČETNICO.**

**HVALA TI ZA VSAK TRENUTEK, KI SMO GA LAHKO PREŽIVELI SKUPAJ.**

**P**red dobrimi tremi leti in pol je bil redni letni koncert MePZ ŽKUD Tine Rožanc posvečen 70-letni pevski karieri našega dolgoletnega pevca Zvonimirja Skalarja – Zvoneta. Vidno ganjen ob tej nepričakovani pozornosti je obljubil, da bo pel, dokler mu bosta glas in zdravje dopuščala. In tako je nadaljeval svojo pevsko pot do 12. novembra lani, ko je njegov glas žal za vedno utihnil.

Rojen 17. januarja 1929 v Zidanem Mostu, kjer je služboval njegov oče, je nato mlada leta preživel v Murski Soboti, kamor se je družina preselila zaradi očetove zaposlitve. Glasba mu je bila najbrž položena v zibelko. Poklicno je šel po očetovih stopinjah in se zaposlil pri železnici, zato ga je življenjska pot že kot mladega fanta pripeljala v Ljubljano. Ob delu je končal srednjo gradbeno šolo, služboval na različnih delovnih mestih in kot referent za vzdrževanje osnovnih sredstev v prometni sekciji Ljubljana dočkal upokojitve.

Kmalu po prihodu v Ljubljano se je vključil v pevski zbor Železničarskega kulturno umetniškega društva Tine Rožanc in bil izredno ponosen na svoj prvi nastop leta 1947 v Slovenski filharmoniji. Rad se je spominjal tistih let v zboru, ko so pevci prijateljevali, se družili tudi v prostem

# Prvi izlet upokoјencev SŽ na Kozjansko

**D**ruštvo upokoјencev Slovenskih železnic, ki vključuje več kot 300 nekdanjih železničarjev, je maja organiziralo izlet na Kozjansko. Ogledali smo si Muzej Južne železnice v Šentjurju ter cerkev v Loki pri Žusmu. Upokoјenci smo se povzpeli tudi do Stolpa Ljubezni. Enodnevnega izleta se je udeležilo 67 članov društva z vseh koncev Slovenije.

Z vlaki smo se pripeljali na zbirno mesto na glavno železniško postajo v Ljubljano, od koder smo se z avtobusom in kombijem odpravili na Kozjansko. Muzej Južne železnice v Šentjurju nam je predstavil Mihael Bučar, ki ga je ustanovil in ga že dolga leta tudi vodi, v pomoč pa mu je tudi Jožica Kristan Filič. Muzej je v neposredni bližini železniške postaje v Šentjurju. V Franc-Jožefovem prometnem uradu si lahko ogledate prikaz bogatega arhivskega gradiva in železniških naprav od leta 1844 dalje ter občasno razstavo Ujeti trenutki ob železni cesti Gradec–Celje. V Šentjurju popotnik ne sme pozabiti tudi na Ipavčevo hišo, zgrajeno daljnega leta 1760, kjer so ustvarjali legendarni skladatelji iz družine Ipavec, Gustav, Benjamin in Josip.

Po ogledu železniškega muzeja, polni novih vtisov in informacij, smo se po veselem druženju ob kosilu na Turistični kmetiji Žurej v večernih urah vrnili v Ljubljano, od koder so se udeleženci izleta z rednimi vlaki odpeljali vsak na svoj konec Slovenije. Da smo se na izletu imeli res dobro in uživali, potrjuje tudi nekaj fotografij z izleta, ki jih je posnel Fabio Žonta.







# ZDRAVSTVENA PREVENTIVA

v Središču Vitalis za zaposlene na Slovenskih železnicah

## KAJ LAHKO IZBERETE?

Izbirate lahko med tremi (3) programi:

- dvodnevni Zdravstveno preventivni program
- dvodnevni Program za obvladovanje stresa
- enodnevni Zdravstveno preventivni program

## KATERI PROGRAM NAJ IZBEREM?

Pokličite nas 01 200 95 50 ali 031 620 107 ali pišite na info@sredisce-vitalis.si. Vsebine programov vam pošljemo po elektronski pošti.

## KAJ PROGRAMI PONUJAJO?

- strokovno vodene vadbe
- gibalna klinika
- spinning
- pilates
- Vodno mesto Atlantis
- predavanje o zdravi prehrani
- sprostitvene tehnike
- savna
- masaža in pedikura
- uravnotežna prehrana
- nočitev v Središču Vitalis
- druženje in večerja v restevraciji

## KDO SE LAHKO UDELEŽI ZDRAVSTVENE PREVENTIVE?

Vsi zaposleni na SŽ po petih (5) letih delovne dobe na SŽ in to BREZPLAČNO!

## NA KOLIKO ČASA VAM PRIPADA?

Zdravstvene preventive v Središču Vitalis se lahko udeležite vsaki dve leti in pol (2,5). Za udeležbo na programu vam pripadata dva (2) dodatna dneva dopusta.



**N:** Hladilniška pot 28  
10000 Ljubljana  
**T:** 01 200 95 50

**I:** info@sredisce-vitalis.si  
**W:** www.sredisce-vitalis.si  
**GSM:** 031 620 107

# [Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **srede, 29. junija 2022**, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje nagrajencev bo v ponedeljek, **4. julija 2022**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s steklenimi kavnimi lončki za na pot.

					POT S TIRNICAMI ZA TIRNIČNA VOZILA	VELIKA ŽELEZNIŠKA POSTAJA NA PROGI PISA - RIM	AVTOR: MATJAŽ HLADNIK ACETILEN	SIGRID UNDET	MAJHNA TRGOVINA S PIAČO IN PRIGRIZKI	NAŠ NEKDANJI RAPER	NAREZANA GUMA ZA PLANINSKE ČEVLJE	JUNAKINJA MIRE MIHELČ V ROMANU APRIL	ENA VEČJIH ŽELEZNIŠKIH POSTAJ V SLOVENIJI	PLATNEN PRTIČ, KI POKRIVA RAMENA DUHOVNIKA	
NA ŽARU PEČEN SESEKLJANI ZREZEK															
GIBANJE V ANGLIKANSKI CERKVI TOVOR, BREME															
								ITALIJAN. PROFESIONALNI KOLESAR (VINCENZO)							
POMOČ: AMIKT EVORA TARRACO VIBRAM	STARO-VEŠKI STROJ ZA METANJE KAMNOV	OMILJENJE	KANON	DEL VLAKA REKA ENNS V AVSTRIJI					KATRAN				JERNEJ KOPITAR		
									DEŽEVJE, MOKROTA				GLAS PRI PRELOMU		
FANT NA KOTALKAH								STOLP PRI DŽAMUJI PORTUGALSKO MESTO							
RAZSTRELIVO ZA RUDNIKE IN KAMNOLOME							ŽLAHTNI PLIN (Ne)				MARTINA ERTL			KOVINSKI DEL NOŽA	BOHINJSKI JE NAJDALJŠI (6327,3 M)
											ŽELEZOV OKSID				
TIPIČNOST							OVČJI PASTIR ODPRT PROSTOR OB HIŠI					ORODJE ŽANJIC SVET NA KONCU NJIVE			
ANNIE LENNOX		SVILA						OLEG ANTONOV PREBI-VALKE IRSKE			JOLLY NOGOMETNI TRENER MOURINHO				
PRIPRAVA ZA KAJENJE TOBAKA					PO NJIH HODIMO		TRAČNIČA AMERIŠKA FILMSKA IGRALKA SHERIDAN			EGO				ZAC EFRON	FICEK, BOŽJAK
PASJA HIŠICA				SEATOV SUV									KISLINA		
				ALOJZ GRADNIK									KATE MOSS		
LEŽALNI VAGON										PRIPRAVA ZA ISKRENJE					
POSTAVLJANJE NA KOCKO										ŽELEZNIŠKA SIGNALNA NAPRAVA					

Ime in priimek \_\_\_\_\_, naslov \_\_\_\_\_

pošta in poštna številka \_\_\_\_\_

telefonska številka \_\_\_\_\_, e-naslov \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_

Podpis udeleženca: \_\_\_\_\_

Z oddajo rešene križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Za namen izvedbe nagradne igre bo družba SŽ, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana (Služba za odnose z javnostmi - SOJ) vaše posredovane osebne podatke obdelovala v skladu s Splošno uredbo o varstvu osebnih podatkov (GDPR) in nacionalno zakonodajo s področja varstva osebnih podatkov. Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je potrebno za dosegamo namena, za katerega so bili zbrani - sodelovanje v nagradni križanki. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur. Svoje pravice do preklica privolitve, dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave in prenosljivosti osebnih podatkov lahko uveljavljate z vložitvijo zahteve, poslano na naslov: Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana ali elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si. Družba o vaši zahtevi odloči v roku enega meseca od prejema popolne zahteve, ta rok pa se po potrebi lahko podaljša za največ dva dodatna meseca. Če družba ne odloči o zahtevku ali če menite, da se vaši osebni podatki shranjujejo ali kako drugače obdelujejo v nasprotju z veljavnimi predpisi, imate pravico vložiti pritožbo pri Informacijskem pooblaščenca RS.





2022