

Marec 2021

 Slovenske železnice

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic

**ŽELEZNICA – ŠE VEDNO  
ENA NAJVARNEJŠIH OBLIK  
PREVOZA V EVROPI**

**Kmalu v Sloveniji tudi dvonadstropna garnitura  
Ženske na Slovenskih železnicah  
Vlak Connecting Europe Express,  
simbol povezovalne moči železnice v Evropi  
Glavna gradbena dela v predoru Karavanke  
in na gorenjski progi**



Sanela Zoran  
Iz fotoreportaže  
Ženske na Slovenskih železnica  
(Foto: Miško Kranjec)

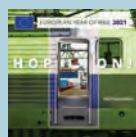
Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Janez Krivec, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 16. 4. 2021



1

**Uvodnik**  
Janez Krivec  
Odgovorni urednik



## Aktualno

Kakovost storitev na evropskih železnicah

2



## Aktualno

Vlak Connecting Europe Express, simbol povezovalne moči železnice v Evropi

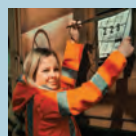
4



## Aktualno

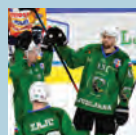
Na gorenjski progi intenzivna dela na obeh odsekih

6



## Ženske na Slovenskih železnicah

12



## Šport

»Osvojili bomo Alpsko ligo!«

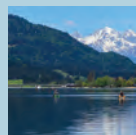
19



## Kadri

Začetek Interne akademije za zaposlene na Slovenskih železnicah

20



## Namig za izlet

Z vlakom na Belo jezero

22

Konec marca je Evropska unija tudi uradno začela evropsko leto železnic z virtualno konferenco, na kateri so razkrili nekaj ključnih prireditev in projektov, pri katerih bomo sodelovali tudi na Slovenskih železnicah. Eden največjih projektov evropskega leta železnic pa je vlak, ki bo prepeljal vso Evropo ter tako simboliziral povezovalno vlogo, ki jo imajo železnice v svetu. Za zdaj njegova trasa še ni določena, vendar pa je gotovo, da se bo vlak ustavljal v evropskih prestolnicah, tudi v Ljubljani. Ovira ne bodo niti različne tirne širine, ki jih imamo v Evropi. Kot veste, imajo namreč drugačne od naše v baltskih državah ter v Španiji in Portugalski. Connecting Europe Express, kot je vlak imenovan, bo promoviral vlogo železnice kot gonilne sile gospodarstva, trajnostne mobilnosti ter evropske identitete.

Veliko zanimanja so v zadnjih tednih pritegnile informacije in fotografije, ki smo jih v Novi progi objavili z del v karavanškem železniškem predoru. Ker je načrtovano, da bodo dela na gorenjski progi končana poleti, smo se tudi tokrat odpravili na gorenjsko progo in v predor ter preverili, kako dela napredujejo. Na obeh gradbiščih je zelo dejavno, v predoru že betonirajo in urejajo odvodnjavanje, na gorenjski progi pa prenavljajo progo že med jeseniško postajo in Hrušico ter nadaljujejo nadgradnjo med Lescami in Podnartom. Na glavnih progah na drugem koncu Slovenije pa smo marca lahko opazovali prav posebno testiranje novih elektromotornih garnitur, ki nosijo serijsko številko 510. Denimo pri Pragerskem smo ujeli tri spete garniture, na katerih so testirali ključne sisteme za vodenje vlakov, štetje potnikov, porabo energije in druge sisteme. Dobili pa smo tudi odlično novico, in sicer da bomo predvidoma aprila v Slovenijo prejeli prvo dvonadstropno garnituro.

Marca praznujemo tudi dva posebna praznika, med katerima še nekoliko več pozornosti namenimo ženskam in materam. V tokratni izdaji revije smo se zato odločili objaviti razširjeno fotoreportažo s terena, med katero smo ujeli naše sodelavke na različnih delovnih mestih po vsej Sloveniji. Število žensk, ki se odločajo za železničarske poklice, se namreč vztrajno povečuje. Takšen trend je opaziti v drugih evropskih železniških podjetjih. Za izboljševanje ravnovesja med spoloma si močno prizadevajo tudi Evropska unija ter druge nadnacionalne institucije v železniškem sektorju, posebno strategijo razvoja kadrov, katere del je namenjen tudi zaposlovanju žensk, pa pripravljajo tudi Slovenske železnice. Zanimiv pregled kadrovske strukture na železnicah smo izluščili še iz dveh poročil, ki sta jih na to temo izdala EU ter Skupnost CER in ETF. Po zadnjih podatkih o zaposlenih imamo na Slovenskih železnicah 1155 sodelavk, oziroma 17,8-odstotni delež. V službi za proizvodnjo SŽ-Potniškega prometa je 118 železničark, od tega 98 sprevodnic. V Službi za vodenje prometa pri SŽ-Infrastruktura je 100 žensk, med njimi 78 prometnic in 2 progovni prometnici. Nadpovprečno pa so ženske pri nas zastopane na najvišjih vodilnih mestih, saj podjetja vodijo štiri direktorice, članica posloводства pa je tudi delavska direktorica.

Med zbiranjem informacij ter pogovori in intervjuji za omenjeno temo pa je bilo slišati zadovoljstvo nad razmerami in sodelovanjem na delovnem mestu na Slovenskih železnicah, ter z različnimi besedami večkrat ponovljeno stališče sogovornic, da je za uspeh v poslovnem svetu ter za zadovoljstvo na delovnem mestu ključen preplet moške in ženske energije. S tem se v uredništvu revije popolnoma strinjamo!

Železničarke in železničarji, želim vam veliko zdravja in prijetno branje!

# Kakovost storitev na evropskih

Železnice so edina oblika transporta, pri kateri so se zmanjševale emisije toplogrednih plinov in CO2 skoraj neprestano od leta 1990, in to ob tem, da železnice v primerjavi z drugimi oblikami prevoza prepeljejo 13 odstotkov tovora in 7 odstotkov pot-

nikov v evropski sedemindvajseterici.

**Železnice ostajajo ena najvarnejših oblik prevoza**

Potovanje z avtomobilom je skoraj 50-krat bolj tvegano kot potovanje z vlakom. Varnost

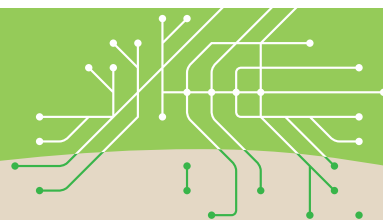


železnic se je med letoma 2015 in 2018 v EU-27 še naprej izboljševala. Enak trend je opaziti

tudi na Slovenskih železnica. Tako se je denimo na našem železniškem omrežju leta 2019



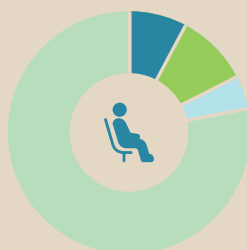
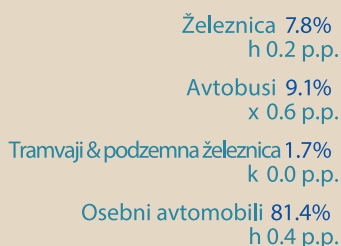
## Potencial železniškega prevoza je še vedno premalo izkoriščen



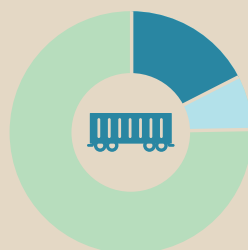
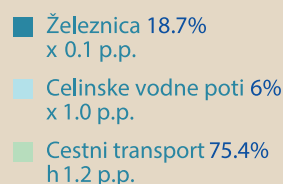
### Modalni delež v kopenskem prometu

EU27 (2015-2018)

#### Potniški promet



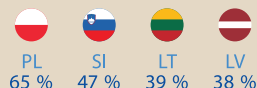
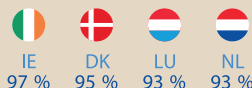
#### Tovorni promet \*



**80 %**

vseh opravljenih vlakovnih kilometrov so potniške storitve

EU27 (2018)



\* brez cevovodov

# železnicah

prijetilo 22 nesreč, kar je 14 nesreč manj kot leta 2018. Po odgovornosti na železniških podjetjih so se zgodile tri nesreče, po vzroku zunaj železniških podjetij pa 19. Večstopenjski mehanizmi za izboljševanje in preverjanje ravni varnosti so stalnica vseh delovnih nalog v transportnem sektorju, še posebej na operativnih delovnih mestih v prometu. Na evropskih železnicah veljajo visoki

standardi varnosti, zato je še toliko bolj pomembno, da se zaposleni o tem nenehno izobražujejo ter da strokovnjaki železniškega sektorja izobražujejo tudi druge.

### Nekoliko manjša povprečna točnost v potniškem prometu, večja zanesljivost

Povprečna točnost storitev regionalnega in lokalnega

potniškega prometa v EU-27 se je nekoliko zmanjšala, s 93 odstotkov leta 2015 na 90 odstotkov leta 2018. Povprečna točnost storitev potniškega prometa na dolge razdalje in potovanj s hitrimi vlaki se je zmanjšala s 85 odstotkov leta 2015 na 79 odstotkov leta 2018. Povprečna zanesljivost storitev lokalnega in regionalnega potniškega prometa se je med letoma 2015 in 2018

zmanjšala, pri čemer se je delež odpovedanih storitev povečal z 1,4 odstotka na 1,9 odstotka. Povprečna zanesljivost storitev potniškega prometa na dolge razdalje in potovanj s hitrimi vlaki se je med letoma 2015 in 2018 povečala, pri čemer se je delež odpovedanih storitev zmanjšal z 1,5 odstotka na 1,3 odstotka.

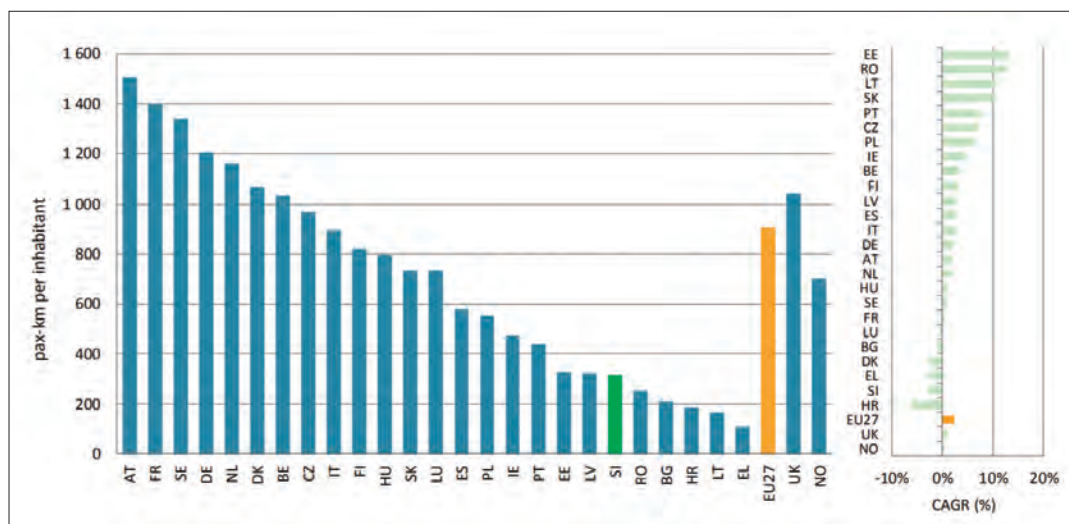
### Cestni prevoz ima še vedno bistveno višji modalni delež

Med letoma 2015 in 2018 se je modalni delež železnice v kopenskem prometu povečal s 7,6 odstotka na 7,8 odstotka in potniškemu prometu in zmanjšal z 18,8 odstotka na 18,7 odstotka v tovornem prometu. V istem obdobju se je za primerjavo modalni delež avtomobilskih prevozov v EU-27 povečal z 81 odstotka na 81,4 odstotka.

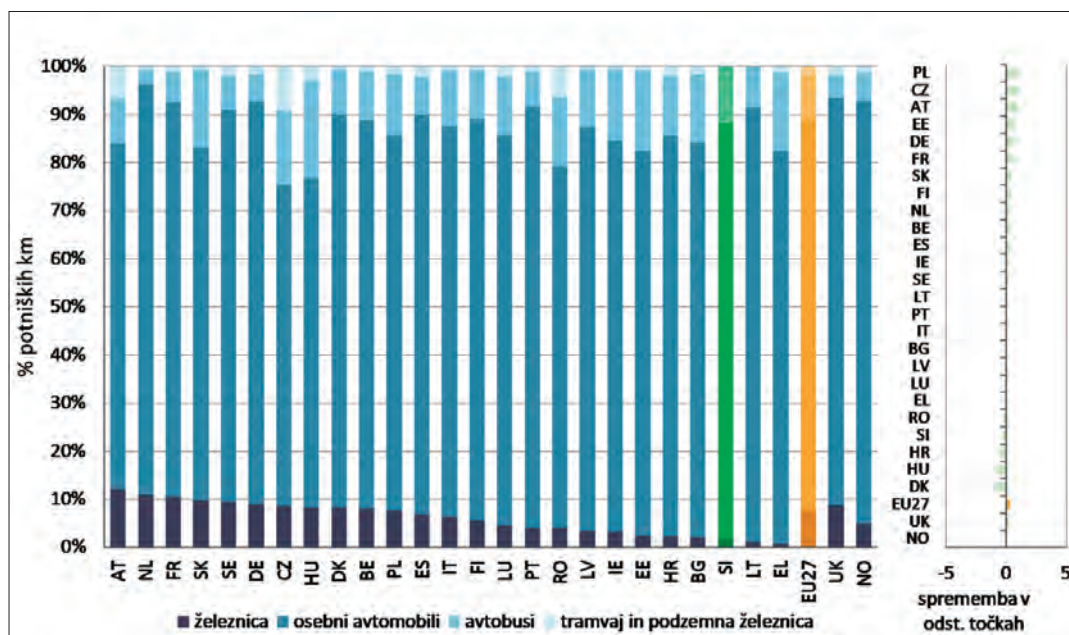
### Izbira oblike prevoza v potniškem prometu po evropskih državah

Izbira železnic namesto drugih oblik transporta se med državami v Evropski uniji precej razlikuje. Vsak državljan evropske sedemindvajseterice je v 2018 v povprečju prepotoval 909 potniških kilometrov oziroma 926, če upoštevamo EU28. Najvišji delež med oblikami prevoza, ki jih državljani izbirajo, ima železnica v Avstriji. V povprečju je tako državljan Avstrije leta 2018 prepotoval 1504 kilometre z vlakom. Najnižjo vrednost pa je analiza pokazala v Grčiji, in sicer v povprečju samo 108 kilometrov na prebivalca.

Vira podatkov sta Sedmo poročilo o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter publikacija Eurostata European Statistical Pocketbook 2020.



Prijubljenost potovanja z vlakom 2018 in letna stopnja rasti na državo (potniški kilometri na prebivalca, 2015-2018)



Razdelitev oblik prevoza v kopenskem potniškem prometu po državah, po odstotkih v letu 2018 ter sprememba železniškega prometa v odstotnih točkah (2015-2018)

# Vlak Connecting Europe Express, simbol povezovalne moči železnice v Evropi



Vlak Connecting Europe Express bo prečkal vso Evropo in s svojo vožnjo poudaril vlogo železnice kot gonilne sile gospodarstva.  
Foto: arhiv Skupnosti CER (Tarik Kara)

Septembra se evropske železnice združujejo v vznemirljivi pobudi, ki jo je – zdaj tudi uradno – konec marca na prireditvi ob uradnem začetku leta železnic javno predstavila Evropska komisija. Posebni vlak, imenovan Connecting Europe Express, bo prečkal vso Evropo in s svojo vožnjo poudaril vlogo železnice kot gonilne sile gospodarstva, trajnostne mobilnosti ter evropske identitete. Partnerji projekta smo tudi na Slovenskih železnicah, in sicer kot člani Skupnosti evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (CER). Vlak se bo na svoji poti ustavil tudi v Sloveniji.

## Simbol povezovalne moči železnice

Vlak Connecting Europe Express je na uvodni konferenci napovedala evropska komisarka za promet Adina Vălean. Projekt bo eden ključnih v letošnjem evropskem letu železnic. Komisarka za promet je povedala tudi: »Connecting Europe Express bo resničen in oprijemljiv prikaz povezovalne moči železnice. Na vsakem od skoraj štiridesetih postankih vlaka bodo različne prireditve, ki bodo povezale železniški sektor, organizacije civilne družbe, lokalne in regionalne oblasti

ter tudi širšo javnost. Povezale pa jih bodo z namenom, da bi razpravljali o prednostih železnice ter o tem, kaj je še treba storiti, da lahko železnica postane prva možnost za potnike in podjetja.«

## Začetek vožnje bo septembra

Vlak bo svojo pot začel septembra, predvidoma na Portugalskem. Ustavljal se bo v večini evropskih prestolnic, v katerih bodo organizirane tudi prireditve in druge dejavnosti. Na vsakem postanku bodo

promovirana temeljna sporočila o prednostih železnice. Evropska komisija je podprla Skupnost CER za koordinatorko projekta, ki bo med drugim uskladila delo prevoznikov ter upravljalcev infrastrukture po vsej Evropi. Tudi s tem naj bi pokazali duh dobrega sodelovanja med železniškimi podjetji in njihovo pripravljenost prispevati k ozaveščanju o prihodnosti mobilnosti v Evropi.

# Konferenca o kibernetiski varnosti na železnicah



Evropska železniška agencija – ERA in Evropska agencija za kibernetično varnost – ENISA sta konec marca pripravili konferenco o kibernetični varnosti na železnicah. Kibernetična varnost je namreč temelj, ki omogoča železnicam, da uporabijo vse prednosti visoko povezanega digitalnega okolja.

## Revizija evropskih direktiv na področju kibernetične varnosti

Evropska komisija je predlagala revizijo Direktive o varnosti omrežnih informacij (NIS2), da bi okrepila ukrepe za ki-

bernetično varnost, ki jih bodo sprejele države članice, uporabljala pa evropska železniška podjetja in upravljavci infrastrukture.

## Land Transport Security Platform

Generalni direktorat Evropske komisije za mobilnost in promet – DG MOVE spodbuja železniška podjetja, da bi uporabljala platformo Land Transport Security Platform in orodja, ki so jih razvili za kibernetično varnost. Komplet orodij za kibernetično varnost, ki so ga delili tudi z udeleženi-

ci konference, je dostopen na povezavi:



Kibernetična varnost postaja eno glavnih področij, s katerimi se ukvarjajo nacionalni varnostni organi na transportnem področju oziroma pri varovanju kritične infrastrukture.

## Kolektivni dopust 2021

26. 4. do 30. 4. 2021 (4 dni)

27. 12. do 31. 12. 2021

(5 dni)

\*\*\*

## Posebne ponudbe za železničarje

Slovenske železnice v sodelovanju s poslovnimi partnerji za zaposlene v skupini SŽ pripravljajo posebne ponudbe oziroma popuste. Seznam aktualnih popustov je dostopen na intranetni strani Slovenskih železnic oziroma na povezavi



\*\*\*

## Službena vozovnica SP-4

Službene vozovnice SP-4 za leto 2021 ni treba podaljševati. Vozovnice so izjemoma veljavne najmanj do junija 2021 oziroma eno leto od dneva izdaje.

\*\*\*

## FIP in MKV vozovnice

Od januarja je mogoče naročiti izkaznice FIP ter mednarodne kuponske vozovnice, MKV za leto 2021. To lahko storite tako kot doslej, s svojo personalno številko na potniških blagajnah. Cena nove izkaznice je deset evrov. Cena MKV je prav tako deset evrov.



# Na gorenjski progi intenzivna dela na obeh odsekih



Dela na gorenjski progi se intenzivno nadaljujejo. Na fotografiji sanacija nadvoza pri Lescah.

Marca se dela na gorenjski progi nadaljujejo na dveh odsekih proge, in sicer med Jesenicami in Hrušico ter Podnar-

tom in Lescami. Med jeseniško postajo in predorom Karavanke nameščajo prve plasti tolčenca, vgrajujejo nove, betonske pra-

gove ter nove kretnice na njih. Pod betonskimi pragovi bo nameščen tolčenec eruptivnega izvora, ki je v primerjavi s klasičnim trši, bolj odporen, in se zato pod pragovi manj drobi. Na odseku proge med postajama Podnart in Lesce-Bled pa se pri Radovljici nadaljujeta strojni izkop planuma proge ter vgradnja tamponskega sloja. Poleg tega betonirajo in postavljajo temelje voznega omrežja. Pri Lescah poleg drugih del sanirajo tudi obstoječi nadvoz ter gradijo protihrupne ograje. Dela tečejo po načrtih.

Gorenjska proga se bo po nadgradnji uvrstila v kategorijo D4, povečali se bosta njena prepustnost in prevozna zmogljivost ter se odpravila ozka grla.

Proga bo tako posodobljena po tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, promet po njej pa bolj varen. Nadgradnjo opravlja podjetje RIKO, d. o. o., investitor pa je DRSI Ministrstva za infrastrukturo. SŽ-Infrastruktura pri delih opravlja vlogo upravljalca JŽI ter skrbi za varnost ter vodenje prometa po progi.



Pod betonskimi pragovi bo nameščen tolčenec eruptivnega izvora, ki je v primerjavi s klasičnim trši, bolj odporen.







Gorenjska proga se bo po nadgradnji uvrstila v kategorijo D4, povečali se bosta njena prepustnost in prevozna zmogljivost ter se odpravila ozka grla.

## Kmalu v Sloveniji tudi dvonadstropna garnitura

V preteklih mesecih smo na glavnih progah lahko večkrat opazili nove elektromotorne garniture. V Sloveniji imamo

za zdaj tri pri katerih testirajo odjemnike toka, delovanje vseh sistemov na več skupaj spetih garniturah ter združljivost z

javno železniško infrastrukturo. Za uskladitev z nacionalno zakonodajo je namreč določena specifična testiranja po določilih

Evropske železniške Agencije – European Railway Agency treba opraviti tudi v Sloveniji. Sele po tem lahko vozila dobijo ustrezna dovoljenja za vožnjo v rednem prometu. Med testiranjem smo tri spete elektromotorne garniture ujeli na Pragerskem.

### Predvidoma aprila tudi dvonadstropna garnitura

Za zdaj imamo v Sloveniji pet dizelskih garnitur, ki vozijo med Ljubljano in Kamnikom ter med Ljubljano in Kočevjem oziroma Metliko in tri elektromotorne. V prihodnjih tednih pa bomo v Slovenijo sprejeli še dve elektromotorne garniture ter – težko pričakovano – prvo dvonadstropno. Slednja je za zdaj še na testiranjih v tujini, sprejeli pa naj bi jo konec aprila.



Foto: Dejan Črešnjevnjak

# Glavna gradbena dela v predoru Karavanke

V železniškem predoru Karavanke se nadaljujejo gradbena dela pri tehnični prenovi predora. Za zdaj zaposleni podjetja Strabag betonirajo talni obok

in urejajo odvodnjavanje. Podjetje je bilo za izvajalca izbrano na skupnem razpisu DRSI in upravljavca infrastrukture v Avstriji, ÖBB Infra. Pri od-

vodnjanju, ki naj bi bilo po besedah izvajalcev na terenu velik izziv pri gradbenih delih v predorih pod Karavankami, bo pretok vode, ki teče z oboka

predora, urejen čez talni obok v drenažne cevi. Med prenovo so za zdaj uredili še tri tehnične prostore v nekdanjih umikalnih nišah predora. V njih bodo po

Pri odvodnjanju, ki naj bi bilo po besedah izvajalcev na terenu velik izziv pri gradbenih delih v predorih pod Karavankami, bo pretok vode, ki teče z oboka predora, urejen čez talni obok v drenažne cevi.



V celoti bodo sanirani tudi poškodovani deli konstrukcije predorske cevi, obnovljeni in restavrirani bodo vstopni portali ter urejeno odvodnjavanje.

končani sanaciji nadzirali delovanje SVTK in drugih sistemov v predoru.

#### Po prenovi bo varnost bistveno višja

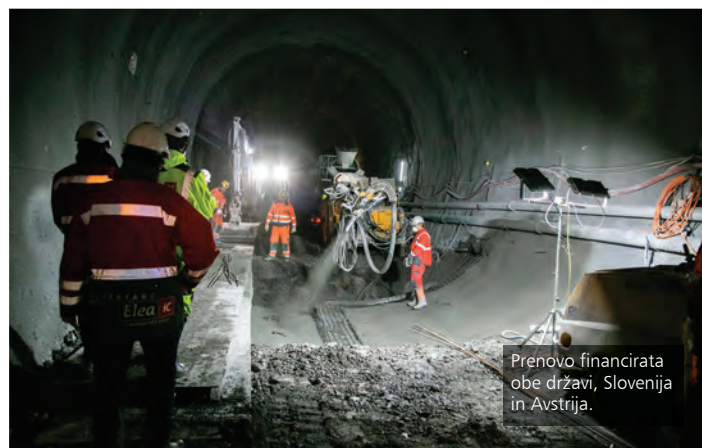
Po sanaciji bodo urejene evakuacijske poti, komunikacijski sistemi, sistemi za zagotavljanje požarne varnosti ter učinkovitejšega reševanja ob nesrečah. V celoti bodo sanirani tudi poškodovani deli konstrukcije predorske cevi, obnovljeni in restavrirani bodo vstopni portali ter urejeno odvodnjavanje. Proga skozi predor bo zaradi del zaprta do 10. julija letos.

#### Prenovo financirata Slovenija in Avstrija

Prenovo financirata obe državi, Slovenija in Avstrija. Vrednost nadgradnje na slovenski strani znaša 79,31 milijona evrov z DDV. Zagotovljeno je tudi sofinanciranje z EU sredstvi v okviru kohezijskih sredstev v višini 49,23 milijona evrov.



Proga skozi predor bo zaradi del zaprta predvidoma do 10. julija letos.



Prenovo financirata obe državi, Slovenija in Avstrija.

## Do 15. maja pol cenejše vozovnice med Ljubljano in Novim mestom ter Ljubljano in Kočevjem

ZARADI PRENOVE  
PREDORA GOLOVEC  
V NOVO MESTO IN  
KOČEVJE  
50% CENEJE.



Med 15. marcem in 15. majem letos bodo vozovnice med Ljubljano in Kočevjem ter med Ljubljano in Novim mestom polovico cenejše. V Ljubljani namreč prenavljajo vzhodno cev predora Golovec, ki bo zaprta. Da bi se izognili gneči na cesti, sta se podjetji SŽ-Potniški promet in DARS dogovorili za poseben popust. Vozovnice s popustom je mogoče kupiti samo na železniških postajah, po spletu ali mobilni aplikaciji pa popusta ni mogoče uveljavljati.

# V pripravi novi projekti na Alpsko-zahodnobalkanskem koridorju

Koridor 10 z imenom Železniški tovorni koridor Alpe-Zahodni Balkan – *Alpine-Western Balkan Rail Freight Corridor* je najmlajši od enajstih delujočih železniških koridorjev v Evropi. Od teh Slovenijo prečkajo štiri ključni mednarodni tovorni koridorji. Njihovo delovanje je bilo zaradi pandemije nekoliko omejeno, zato so morali določene dejavnosti preoblikovati ali pa jih prestaviti. Vso komunikacijo in delo so opravljali le na daljavo, na video konferenčnih povezavah. Vendar pa so kljub vsem oviram na Alpsko-zahodnobalkanskem tovornem koridorju, RFC 10, katerega izvršni direktor je Miloš Rovšnik, opravili večino načrtovanih nalog. Te so bile predvidene kot mejniki terminskega načrta pogodbe za prejem nepovratnih sredstev. Koridor RFC 10 je januarja lani zadostil vsem zahtevam in začel operativno delovati.

Januarja 2020 so bile na koridorju objavljene štiri vozne



poti za uporabnike in po njih v sodelovanju treh prevoznikov – SŽ-Tovorni promet, HŽ-Cargo in Srbija Cargo – vozijo prvi tako imenovani koridorski vlaki. Za voznoobdobje 2021-2022 pa je objavljena že ponudba šestih vozniških poti med Salzburgom in Svilengradom na meji med Bolgarijo in Turčijo.

Do konca leta 2021 se evropska pogodba o sofinanciranju koridorja izteče, zato pripravljajo že novi razpis za podelitev nepovratnih sredstev za obdobje 2021-2024. Pri vseh transportnih tovornih koridorjih zato usklajujejo dejavnosti za predstavitev potencialnih projektov, v okviru *Joint RFC Projects*.

## Projekti RFC 10

RFC10 ima v pripravi med drugim naslednje projekte:

### Izboljšanje načrtovanja in usklajevanja mednarodnih vozniških redov

Projekt ima angleško poimenovanje *TTR Project: Redesign of the International Timetabling Process*.

Nepopolna uskladitev vozniških redov med evropskimi državami otežuje sodelovanje na mednarodni ravni. Da bi to odpravili, sta se RailNetEurope (RNE) in Forum Train Europe (FTE) strinjala, da so potrebne spremembe določenih postop-

kov pri usklajevanju vozniških redov. Obe organizaciji sta si enotni, da je treba poskrbeti za izboljšanje načrtovanja vozniškega reda. Podjetje SŽ-Infrastruktura bo z Avstrijskimi železnicami sodelovalo pri pilotnem projektu.

### Zmanjševanje čakalnih dob na mejah

Projekt ima angleško poimenovanje *Reducing the Dwelling Border Times on RFC10*. V študiji *Capacity Improvement & Operational Bottleneck*, ki jo je za RFC10 izdelal Prometni Inštitut Ljubljana, so identificirali ozka grla in glavne razloge za nastanek dolgih čakalnih dob na mejah. Predlog partnerjev je, da se zberejo strokovnjaki s ključnih področij, ki bodo pripravili predloge za izboljšave.

### Projekt ILEA: Izboljšanje povezav do evro-azijskih kopenskih mostov

Projekt ima angleško poimenovanje *ILEA Project: Improving Links to Euro-Asian Landbridges*. Usmerjen je k izkoriščanju potenciala evro-azijskega prometa za evropske železniške tovorne koridorje s podporo razvoja železniškega evro-azijskega kopenskega mostu. Z uresničitvijo projekta bi se izboljšali procesi na mejah, boljše pa bi bilo tudi usklajevanje med upravljavci infrastrukture in strankami. Poleg tega pa bi se okrepilo usklajevanje med koridorji in državami, ki niso članice EU. Urejena je pregledna železniška karta povezav med Kitajsko oziroma Azijo in Evropo in na karti je umeščena tudi linija RFC 10, ki od Svilengrada poteka preko Turčije, Gruzije, Azerbajdžana, Turkmenistana do Kitajske.



# Vabljeni v ŽELEZNIŠKI MUZEJ!

[www.zelezniskimuzej.si](http://www.zelezniskimuzej.si)



ŽELEZNIŠKI MUZEJ

 Slovenske železnice

## DELOVNI ČAS

Odprto vse dni v tednu od 10. do 18. ure, razen ob ponedeljkih.

Za skupine po dogovoru.

Najave za vodenje skupin sprejemamo po telefonu: 01 29 12644 in e-naslovu: [muzej.sz@slo-zeleznice.si](mailto:muzej.sz@slo-zeleznice.si).



## MUZEJSKI BONTON V ČASU KORONAVIRUSA

Da bi vam lahko zagotovili varen obisk, vas prosimo, da dosledno upoštevate naslednje:

### Ob vstopu

- V muzej vstopite, le če ste zdravi in ne kažete znakov akutne bolezni dihal (povišana telesna temperatura, kašelj, izcedek iz nosu, kihanje, bolečine v žrelu, težko dihanje, bolečine v prsih ...).
- Uporaba lastne zaščitne maske je obvezna.
- V muzej vstopajte in iz njega izstopajte posamično in si ob tem razkužite roke.

### Med obiskom

- Upoštevajte medsebojno razdaljo najmanj dveh metrov.
- Bodite pozorni na higieno rok in kašlja.

Zahvaljujemo se vam, ker spoštujete navodila in tako skrbite za vašo in našo varnost.

**Vaš Železniški muzej Slovenskih železnic**

## VSTOPNINA

Odrasli posamezniki: **8 EUR**

Otroci, dijaki, študentje in upokoenci: **4 EUR**

Odrasli (skupina najmanj 10 oseb): **4 EUR**

Otroci, dijaki, študentje, upokoenci (skupina najmanj 10 oseb): **3 EUR**

Družinska vstopnica (2 odrasla + 2 otroka): **20 EUR**

Predšolski otroci, invalidi, brezposelni, imetniki kartic SMD in ICOM: prost vstop



# Ženske na Slovenskih železnicah

Avtor fotografij je Miško Kranjec

V Sloveniji in v evropskem železniškem sektorju je delovna sila pretežno moška. V železniških podjetjih je občutno manj žensk med strojevodji, na tehničnih in operativnih delovnih mestih ter tudi na vodstvenih položajih. Delež žensk na Slovenskih železnicah se počasi povečuje, in sicer se je od 2015 povečal s 16,4 odstotka na 17,8 odstotka. Leta 2015 je v skupini SŽ delalo 1327 žensk, konec marca letos pa 1155. Številka se je sicer zmanjšala, vendar pa je delež večji, ker se je zmanjšalo skupno število zaposlenih. Železničarke v skupini SŽ delajo v vseh podjetjih, na zelo raznolikih delovnih mestih, na operativnih in vodilnih delovnih mestih, najvišji delež žensk na izvršilnih delovnih mestih pa je zaposlenih v podjetju SŽ-Potniški promet.



Rosvita Martinez



Maruša Lemut

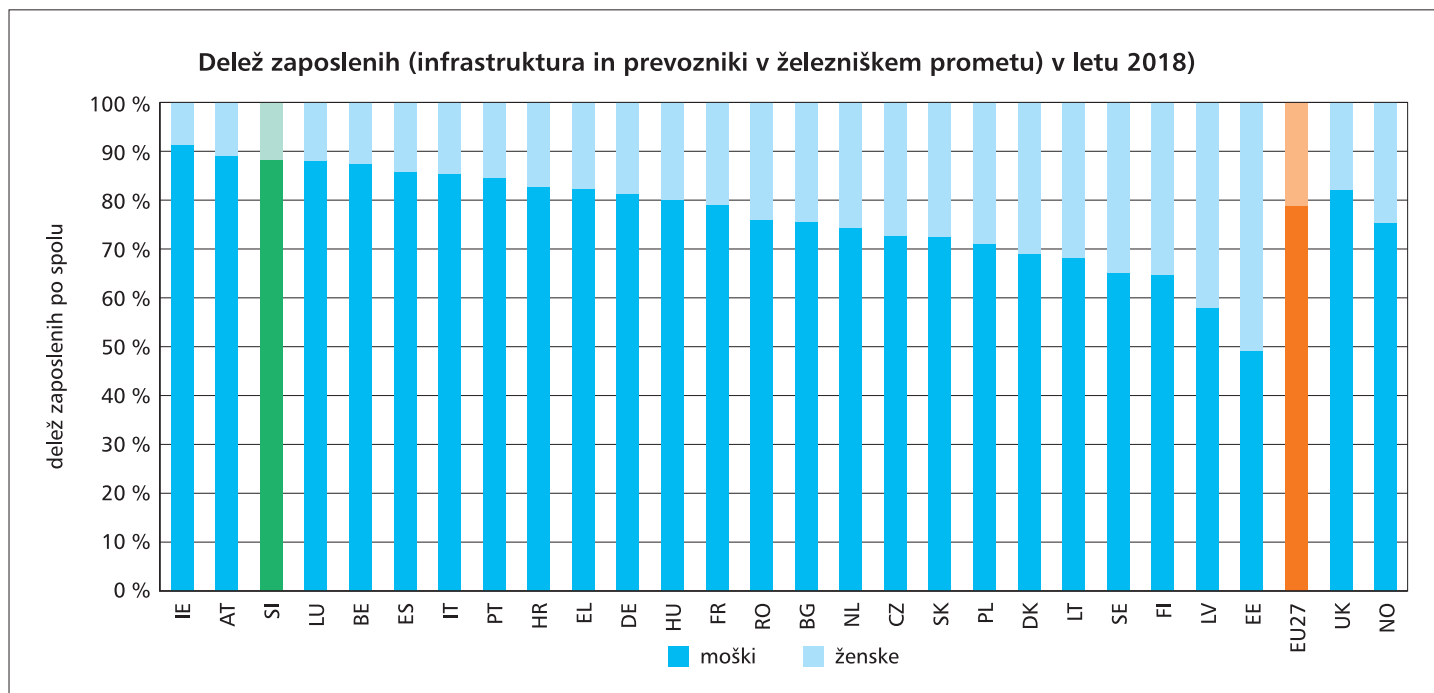
**Evropska platforma Women in Transport**

Novembra 2017 si je Evropska unija začela institucionalno prizadevanje za okrepljeno zaposlo-

vanje žensk v prometnem sektorju, in oblikovala platformo Ženske v transportu, Women in Transport – EU Platform for change. Platformi se je pridružilo več združenj in organizacij iz železniškega sektorja, med drugim ERA-Evrop-

ska železniška agencija in Shift2Rail. Temeljni cilj je zagotavljati enake priložnosti za ženske in moške, izmenjevati dobre prakse ter pomagati z dejavnostmi in ukrepi za izboljševanje ravnovesja med spoloma.

**Ženske v transportnem sektorju**



Vir podatkov je sedmo poročilo EU o razvoju železniškega sektorja v Evropi.

V Evropi je čedalje več tudi strojevodkinj in vzdrževalk. Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture – CER in ETF Evropska federacija delavcev v prometu – ETF v poročilu o zaposlovanju žensk v evropskem železniškem sektorju med drugim navajata, da se je med 2017 in 2018 delež žensk med strojevodji povečal za 0,3 odstotka, pri poklicih v sklopu vzdrževanja infrastrukture za 0,1 odstotka ter pri vzdrževanju železniških vozil za 0,2 odstotka.



Joži Jug



Marjana Hentag

Po podatkih poročila CER in ETF o zaposlovanju žensk v evropskem železniškem sektorju se je med letoma 2017 in 2018 delež žensk v železniških podjetjih povečal pri najvišjem menedžmentu za 1,1 odstotka, pri srednjem menedžmentu za 1,2 odstotka ter na ravni najnižjega menedžmenta za 0,5 odstotka. Skupni delež žensk na vodstvenih položajih med vsemi anketiranci pa je 22,3 odstotka.



Stefanija Slameršek



Renata Šabec

Na Slovenskih železnica se je od leta 2015 občutno zmanjšalo število zaposlenih, in sicer je skupina SŽ leta 2015 zaposlovala 8106 ljudi, konec marca 2021 pa nas v Skupini dela 6466. Slovenske železnice si prizadevajo za večje vključevanje žensk ter zagotavljanje sodobnega in varnega delovnega okolja, ki vključuje vse. Med drugim je bil letos za ta namen oblikovan predlog strategije upravljanja človeških virov v skupini SŽ za obdobje 2021–2025, ki postavlja v ospredje zaposlene. Strategija, v kateri bo med drugim tudi več poudarka na vključevanju žensk, omogoča napreden, celosten pristop k razvoju kadrovskega sistema in človeških potencialov.



Željka Pavič



Slobodanka Blatnjak

**Melita Rozman Dacar**, direktorica SŽ-Tovornega prometa:

»Razlika pri ženskem vodenju? Ženske so bolj povezovalne, bolj usmerjene k skrbnosti za podjetje, bolj preudarne v kritičnih situacijah in pri njih je bolj poudarjena empatija do sočloveka.

Ženske prej prepoznamo, na katerih področjih smo malo manj uspešne in se zato hitreje oziroma lažje odzovemo na spremembe. Probleme gledamo malo širše in rešitve iščemo na daljši rok. Seveda pa so ključne tudi kompetence. Medtem, ko so po mojem mnenju moški bolj osredotočeni na doseganje kratkoročnih ciljev in so uspešnejši pri hitrih odločitvah. Če se oba načina vodenja povežeta, je vsekakor to ključ do uspeha.«



Konec marca je bilo na Slovenskih železnicah od skupaj 6491 zaposlenih, 1155 žensk, oziroma 17,79 odstotka. Največ žensk, 243, je zaposlenih v podjetju SŽ, d. o. o., sledi SŽ-Potniški promet z 227 in SŽ-ŽIP z 220 železničarkami. Na SŽ-Infrastruktura je bilo konec marca zaposlenih 186 žensk, v SŽ-Tovornem prometu 143 ter v SŽ-VIT 61. V vseh drugih podjetjih je zaposlenih po 30 ali manj žensk, ena sama predstavnica ženskega spola pa je zaposlena v Kamnolomu Verd.



Sanja Hotko



Nives Stradar

Primerjava kadrovske strukture po službah v Skupini SŽ je pokazala, da je največ žensk zaposlenih v Službi za čiščenje v podjetju SŽ-ŽIP, in sicer 143. V službi za proizvodnjo SŽ-Potniškega prometa je 118 železničark, od tega 98 sprevodnic. V Službi za vodenje prometa pri SŽ-Infrastruktura je 100 žensk, med njimi 78 prometnic in 2 progovni prometnici. Če pa razdelitev naredimo po delovnih mestih, je največje število žensk na Slovenskih železnicah z nazivom strokovna sodelavka, in sicer 171, sledijo zaposlene na delovnem mestu snažilke, 123, in sprevodnice, ki jih je 98.

Vir podatkov: Služba za kadre, marec 2021



Suzana Vrbičič



Barbara Kolenko

**Mag. Vojka Martinčič**, direktorica SŽ-ŽIP

»Spominjam se časov pred dvajsetimi leti, ko sem postala prva direktorica v zgodovini Slovenskih železnic in sem prevzela kadrovsko področje za celotno skupino. Začudenje moških kolegov je bilo neizmerno in še vedno sem hvaležna za pogum tedanjega generalnega direktorja, pokojnega Igorja Zajca, da mi je zaupal to funkcijo. Menedžmenta se sicer lahko do neke mere priučiš, še vedno pa velja, da so za takšno delo zelo pomembne tudi osebnostne lastnosti, zlasti ustvarjanje pozitivnih medsebojnih odnosov, sposobnost hitrega odločanja, učinkovitost in lojalnost. Ženske imamo nekaj tega, verjetno zaradi svoje materinske vloge, prerojenega.«

## Na vodilnih delovnih mestih na SŽ ženske nadpovprečno zastopane

Na Slovenskih železnicah izstopamo po deležu žensk, ki so na vodstvenih položajih. Na ravni najvišjega menedžmenta imamo na pet direktoric, med njimi tudi članico posloводства. Med dvanajstimi direktorji je torej pet žensk, oziroma 41,6 odstotka, delež, ki je precej višji od evropskega povprečja.

### Direktorice smo povprašali po njihovem pogledu na delo v železniškem sektorju.

**Nina Avbelj Lekić** je delavska direktorica in članica posloводства Slovenskih železnic. O delu v železniškem sektorju nam je povedala:



V vlogi delavske direktorice v poslovodstvu Slovenskih železnic si prizadevam pomagati oblikovati delovno okolje, v katerem je mogoč enakovreden razvoj vsem zaposlenim, ne glede na spol ali druge delitve. Sodelovanje, uravnoteženost in povezovanje več vidikov kadrovske politike so pri tem ključnega pomena. Sektor, v katerem delamo, je specifičen in v njem za zdaj dela precej manjši delež žensk. Na Slovenskih železnicah je ta okrog 18-odstoten, vendar pa se povečuje.

Naše podjetje ima veliko prednosti, med drugim imamo dolgotrajno tradicijo, zagotavljamo stabilno in varno delovno okolje ter skrbimo zdravje in varnost zaposlenih. V skupini SŽ so zelo raznolika delovna področja in delovna mesta, ki omogočajo napredovanje vsem, ne glede na spol. Posebno pozornost namenjamo invalidom, trudimo se biti dru-

žini in zaposlenim prijazno podjetje, čedalje več pozornosti pa namenjamo tudi večjemu zaposlovanju in vključevanju žensk. Na Slovenskih železnicah ima kar 95 odstotkov zaposlenih sklenjeno pogodbo o zaposlitvi za nedoločen čas, zelo malo pa imamo tudi nezelenih odhodov zaposlenih iz Skupine.

Na naše prednosti smo zelo ponosni, seveda pa so pred nami veliki izzivi, in sicer kako združiti tradicijo, ki je v železničarjih zelo ukoreninjena, s sodobnimi poslovnimi modeli, kako pospešiti digitalizacijo kadrovskih procesov ter ustvarjati okolje, ki bo zagotavljalo, ohranjalo in razvijalo kompetentne ter zavzete sodelavke in sodelavce. V ta namen smo pripravili predlog strategije upravljanja človeških virov v skupini SŽ za obdobje 2021–2025, ki postavlja zaposlene v ospredje. Strategija, v kateri bo med drugim tudi več poudarka na vključevanju žensk, omogoča napreden, celosten pristop k razvoju kadrovskih sistemov in človeških potencialov. Poudarja pa dejstvo, da smo za dolgoročno uspešno poslovanje podjetja ključni zaposleni.

**Mag. Melita Rozman Dacar** je direktorica SŽ-Tovornega prometa od leta 2013. V železniškem sektorju je zaposlena 28 let. Povedala nam je:



Menim, da pri vodenju podjetja oziroma zaposlenih ni najbolj pomembno, ali si ženska ali moški, pomembne so predvsem tvoje kompetence in tvoj odnos do zaposlenih. Če znaš oboje povezovati, si uspešen vodja in le tako ti zaposleni sledijo pri udeležanju ciljev podjetja.

Sprašujete me, kako se znajdem v svetu, ki ni tipično ženski? Najprej moraš dobiti prilžnost, kar se lahko zahvalim sedanjemu generalnemu direktorju. Če pošteno priznam, da te moški sprejmejo v svoj »klub«, potrebuješ še nekoliko več garanja in dokazovanja, podprtega s strokovnostjo pri delu. Ko pa te sprejmejo, si spoštovan. Sama nimam večjih težav oziroma se nikoli nisem preveč ukvarjala s tem, ker sem podporo in tudi pomoč kolegov imela, skupaj dobro delamo in se učimo drug od drugega.

V podjetju sem zaposlena 28 let, delala sem na različnih delovnih mestih, od referentke v prodaji do direktorice, in si tako skozi leta spletla poslovno mrežo kolegov in kolegic doma in v tujini, s katerimi se sedaj poslovno povezujemo in gradimo lojalno, zaupanja vredno sodelovanje. Je pa res, da nas je žensk na vodstvenih položajih v logistiki malo, še manj pa v železniškem tovornem prometu.

Letos deveto leto vodim družbo SŽ-Tovorni promet in vem, da ne bi bili uspešni, če ne bi ustvarili sinergij z vsemi sodelavci in drugimi družbami v Skupini, prav tako pa tudi s socialnimi partnerji. Direktor ni tisti, ki si lahko pripelje uspehe ali neuspehe, direktor je tisti, ki usmerja oziroma popelje svoje zaposlene do rezultatov, kakršni koli pač so. Pri nas v družbi SŽ-Tovorni promet je ravno zdaj ogromno izzivov tako pri vodenju, ker nas je zaradi upokojitve zapustilo kar precej ključnih kadrov, kot tudi pri sledenju zastavljenih ciljev, ki so zelo kompleksni. Poslušamo v popolnoma konkurenčnem okolju, se spopadamo s težavami, povezanimi s pandemijo, s težavami pri poslovanju naših kupcev ter z novimi izzivi, povezanimi z vstopom strateškega partnerja.

Poslanstvo, ki ga poskušam uresničiti, je vključevanje mladih in povezovanje med sodelavci, s ciljem trajnostnega vodenja. Le tako bomo lahko uspešni, in menjava generacij, s katero se zdaj soočamo, bo veliko manj boleča, kot je to zdaj. Mladi v podjetje prinašajo novo znanje, novo energijo in so bolj odprti za spremembe, starejša generacija pa ima strokovno znanje ter izkušnje. Preplet obojega je nujen za uspešnost našega podjetja.

Zavzemam se za uravnoteženost spolov na vodstvenih položajih in sem članica upravnege odbora sekcije menedžerk pri Združenju manager, kjer si prizadevamo doseči tudi, da zasede več žensk vodilne položaje v vseh

poslovnih segmentih. Da sta spola na ključnih funkcijah uravnotežena, je pomembno, ker imata moško in žensko vodenje različno energijo ter različne poglede ter se dopolnjujeta. Ko vse to povežeš, najdeš ključ do uspeha.

**Mag. Darja Kocjan** je direktorica SŽ-Potniškega prometa od leta 2019. V infrastrukturnem in železniškem sektorju je zaposlena osem let. Povedala nam je:



Na SŽ-Potniškem prometu se močno zavzamamo za vključevanje vseh v naše delo, saj verjamemo, da lahko le tako dosegamo dobre rezultate in potnikom ponujamo prevoze, ki so visoke kakovosti in primerljivi s tistimi v tujini.

Odstotek žensk, ki delajo na SŽ-Potniškem prometu, se v zadnjih letih vztrajno povečuje in dosega že 42 odstotkov. Sodelavke delajo tako na ključnih področjih kot na operativnih delovnih mestih na terenu. Pri našem delu smo uspešni in tudi za prihodnje leto smo si zadali ambiciozne cilje. Enakopravno vključevanje v delovne procese vseh, ne glede na spol, omogoča kombinacijo značilnosti in energije obeh spolov, in to tudi daje prave rezultate. V infrastrukturnem prometnem sektorju na državni ravni in v železniškem sektorju delam osem let in vidim, da se ravnovesje spolov v železniških podjetjih in panogi na splošno spreminja v prid žensk.

Na Slovenskih železnicah se kot ženska dobro počutim, ne spomnim se kakšnih težav zaradi tega in sodelavci med sabo dobro sodelujemo. V našem podjetju smo samo v zadnjem letu uresničili številne projekte, na katerih se

je delalo več let, v promet vključujemo nove vlake, občutno se digitaliziramo, čakajo nas še številni ambiciozni projekti pa tudi izzivi posledic epidemije. Pri vsem omenjenem pa je izjemno pomembna tudi ustrezna harmonija ženskega in moškega pristopa.

**Mag. Vojka Martinčič** je direktorica SŽ-ŽIP od leta 2011. V železniškem sektorju je zaposlena 28 let. O posebnostih dela na železnici je povedala:



Znanci in poslovni partnerji me velikokrat sprašujejo, kako se znajdem in kako mi je težko v tako moškem svetu, kot sta transport in logistika. In vedno so začudeni, ko jim povem, da že vseh 28 let moje kariere na Slovenskih železnicah ni dneva, ko bi mi bilo žal, da sem izbrala takšno pot, in da svoje delo opravljam z veseljem. Seveda so velikokrat težki dnevi, polni izzivov, a je veselje, ko najdemo rešitve, za zadovoljstvo kupcev, zaposlenih in lastnikov neizmerno.

Družba SŽ-ŽIP, d. o. o., ki jo vodim zadnjih deset let, je v času mojega vodenja postala tim sodelavcev, ki se ne ustraši nobenih izzivov, deluje kot dobro uigran orkester in skrbi za dolgoročni uspeh ter razvoj tako zaposlenih kot storitev, ki jih opravljamo za podjetja v skupini SŽ kot za kupce zunaj Slovenskih železnic. Najbolj pa smo ponosni na to, da smo invalidsko podjetje, ki zaposluje 606 sodelavk in sodelavcev, od tega 341 invalidov, pa smo kljub temu sposobni zagotavljati kakovostne storitve po tržno primerljivih cenah.

Kot direktorica, poleg sposobnosti svojih moških kolegov, veliko stavim tudi na žensko energijo in presojo. Za nas je to formula uspeha.

**Majda Železnik** je direktorica SŽ-Železniške tiskarne od leta 2020. V železniškem sektorju je zaposlena 34 let. Povedala nam je:



V Skupini Slovenske železnice delam že več kot trideset let. Svoje delo sem začela kot študentka v Železniški tiskarni in nato prav tam vso kariero opravljala delo na različnih delovnih mestih. Imela sem možnosti spoznati specifiko različnih del, ki jih opravljamo v Železniški tiskarni.

Pred leti je bilo tiskarsko delo še večinoma moško, ženske so namreč takrat, ko sem začela, delale predvsem v knjigovodstvu. V tiskarskem poklicu so bili strojniki in tiskarji v veliki večini moški, in še vedno je tako. Pri določenih delih v našem poslu je namreč fizična moč še vedno zelo pomembna. Se pa je delež žensk postopoma povečeval tako na Železnici kot v Tiskarni. Skupno število zaposlenih v Tiskarni se je postopno zmanjševalo, odkar delam na delovnem mestu direktorice, pa nas je v podjetju celo več žensk kot moških.

Ženske v pretežno »moških« poklicih se morajo po mojem mnenju še nekoliko bolj dokazovati, pokazati še malo več energije. Vendar pa pri delu v Železniški tiskarni nikoli nisem čutila težav, ki bi bile povezane s spoloma ali razlikami med njima. Zelo dobro smo sodelovali tako z vodilnimi delavci kot drugimi sodelavci. Prizadevam si, da je tako tudi zdaj, ko sama vodim tiskarno. Železniška tiskarna ima veliko dela ter odlične sodelavke in sodelavce, s katerimi uspešno uresničujemo načrte.

## Poročilo Skupnosti CER in Federacije ETF o razvoju zaposlovanja žensk v železniškem sektorju.

Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture – CER je ob 8. marcu voščila ženskam v železniškem sektorju in še enkrat potrdila zavezo k promociji zaposlovanja žensk v železniškem sektorju. Skupaj z Evropsko federacijo delavcev v prometu – ETF so pripravili poročilo o razvoju zaposlovanja žensk v evropskem železniškem sektorju. Poročilo med drugim povzema tudi razmere v Sloveniji, pri čemer je bila po njihovih podatkih leta 2018 zastopanost žensk v železniških podjetjih 17,3-odstotna. Iz poročila lahko razberemo tudi, da smo v Sloveniji med državami z večjim deležem zastopanosti žensk na vodstvenih položajih ter naprednejši pri omogočanju skrajšanih oblik dela. Delež žensk v slovenskem železniškem prostoru se povečuje, v prihodnje pa bodo potrebni še drugi ukrepi za spodbujanje zaposlovanja žensk in njihov poklicni razvoj.

Analizirali so podatke o kadrovske strukturi 28 železniških podjetij iz 21 evropskih držav, tudi Slovenije. Sodelujoča podjetja so Skupnosti CER poročala o številu žensk zaposlenih v podjetju, ter o zaposlovalni politiki in ukrepih podjetja. Podatki so za leti 2017 in 2018. Rezultati se nekoliko razlikujejo od poročila Evropske unije, ker se poročilo Skupnosti CER nanaša namesto na države na določena železniška podjetja.

Med 28 sodelujočimi podjetji je bil povprečni delež žensk 21,4-odstoten. Najbolj zastopane so ženske na Švedskem v podjetju Transdev Sverige AB s 40,0 odstotki, sledi litvansko podjetje JSC Litovske železnice s 37,2 odstotka in slovaško podjetje ZSSK s 35,8 odstotka. Najmanj žensk dela v luksemburškem podjetju CFL Cargo, in sicer 6,9 odstotka. Analiza kaže, da se je delež žensk v železniških podjetjih, ki so sodelovala v raziskavi, povečal z 20,92 odstotka v letu 2017 na 21,44 odstotka leta 2018.

### Strojevodkinje

Država	Podjetje	2012	2013	2014	2015	2017	2018
Avstrija	ÖBB	1,3 %	1,3 %	1,9 %	2,2 %	2,5 %	2,7 %
Belgija	HR Rail – NMBS – Infrabel	2,9 %	3,1 %	3,5 %	3,5 %	4,7 %	4,7 %
Francija	SNCF	1,6 %	1,6 %	1,7 %	1,8 %	2,4 %	2,7 %
Nemčija	DB Group	2,6 %	2,8 %	3,1 %	3,2 %	3,6 %	3,7 %
Italija	FS Group	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,8 %	0,9 %	1,0 %
Luksemburg	CFL	0,8 %	1,8 %	1,9 %	2,3 %	2,6 %	2,1 %
Slovaška	ZSSK in ZSSK Cargo	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %
Švica	SBB AG in SBB Cargo AG	1,9 %	2,3 %	2,6 %	2,8 %	3,4 %	3,8 %
<b>Slovenija</b>	<b>Slovenske železnice</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,1 %</b>	<b>0,1 %</b>	<b>0,1 %</b>

### Osebe na potniških vlakih

Država	Podjetje	2012	2013	2014	2015	2017	2018
Avstrija	ÖBB	8,8 %	10,3 %	9,0 %	9,9 %	13,5 %	15,4 %
Belgija	HR Rail – NMBS – Infrabel	26,3 %	28,1 %	30,0 %	31,3 %	33,6 %	33,7 %
Francija	SNCF	21,1 %	22,5 %	25,7 %	26,1 %	29,0 %	29,9 %
Nemčija	DB Group	42,7 %	44,0 %	44,9 %	47,1 %	46,8 %	47,3 %
Italija	FS Group	23,5 %	23,6 %	23,2 %	25,8 %	29,8 %	33,3 %
Luksemburg	CFL	25,3 %	28,0 %	30,3 %	31,5 %	29,7 %	29,7 %
Slovaška	ZSSK	43,7 %	44,4 %	45,1 %	45,6 %	47,0 %	49,0 %
Švica	SBB AG in SBB Cargo AG	26,2 %	27,4 %	28,2 %	28,4 %	30,0 %	31,6 %
<b>Slovenija</b>	<b>Slovenske železnice</b>	<b>15,4 %</b>	<b>16,0 %</b>	<b>16,2 %</b>	<b>17,8 %</b>	<b>20,8 %</b>	<b>21,4 %</b>

### Osebe vodenja prometa

Država	Podjetje	2012	2013	2014	2015	2017	2018
Avstrija	ÖBB	5,1 %	5,1 %	5,9 %	6,3 %	7,1 %	7,9 %
Belgija	HR Rail – NMBS – Infrabel	6,1 %	7,2 %	8,7 %	10,1 %	12,2 %	14,0 %
Francija	SNCF	9,7 %	10,2 %	11,3 %	12,1 %	12,9 %	12,9 %
Nemčija	DB Group	19,4 %	20,2 %	20,5 %	20,9 %	20,9 %	21,3 %
Italija	FS Group	12,8 %	12,7 %	12,8 %	12,3 %	14,8 %	19,5 %
Luksemburg	CFL	17,0 %	19,1 %	20,6 %	21,2 %	22,1 %	21,3 %
Slovaška	ZSSK Cargo	22,7 %	22,1 %	22,1 %	22,3 %	23,2 %	23,1 %
Švica	SBB AG in SBB Cargo AG	14,8 %	15,1 %	14,8 %	16,6 %	18,6 %	18,8 %
<b>Slovenija</b>	<b>Slovenske železnice</b>	<b>10,4 %</b>	<b>10,7 %</b>	<b>10,8 %</b>	<b>11,0 %</b>	<b>11,9 %</b>	<b>12,5 %</b>

### Večji delež žensk na vodilnih položajih v železniških podjetjih

Delež žensk v železniških podjetjih se je med 2017 in 2018 povečal pri najvišjem menedžmentu za 1,1 odstotka, pri srednjem menedžmentu za 1,2 odstotka

ter na ravni najnižjega menedžmenta za 0,5 odstotka. Skupni delež žensk na vodstvenih položajih med vsemi anketiranci pa je 22,3 odstotka.

Vir: 6<sup>th</sup> Annual Report On the Development of women's employment in the European railway sector

Poročilo je dostopno na:





## »Osvojili bomo Alpsko ligo«

Zmaji so v rednem delu sezone prepričljivo na prvem mestu, kjer bodo po sezoni 2018/19 spet naskakovali naslov prvaka v ligi AHL. Razveseljuje tudi dejstvo, da se naslednjo sezono selijo stopničko višje, in sicer v ligo ICE Hockey League. Njihovi nasprotniki v četrtfinalu lige AHL so bili Vipipena, ki so jo premagali. V polfinalu pa bodo igrali z EHC Lustenau.

### Liga ICEHL je tukaj!

Marca se je uresničilo, kar se je napovedovalo že nekaj časa. Vodstvo mednarodne lige ICEHL je na skupščini 3. marca ekipo HK SŽ Olimpije prižgalo zeleno luč za sodelovanje v razširjenem avstrijskem prvenstvu. Poleg zmajev se bosta ligi priključila še češki Orli Znojmo in stari znanec Alpske lige HC Pustertal. Skupaj se bodo pridružili še drugim enajstim ekipam, ki tekmujejo v ligi. Tekmovati v višjem rangu, je bil cilj kluba že zadnja štiri leta.

Prvi, ki ni skrival navdušenja, je bil predsednik HK SŽ Olimpija Miha Butara: »To je velika pohvala za naš klub, igralce, trenerje, za vse sodelavce in prostovoljce. Hvala vsem, ki so

nam pomagali na naši poti. Še posebna hvala našim sponzorjem in Mestni občini Ljubljana za podporo.«

### Redni del odličen, vendar ...

Po 36-ih tekmah v rednem delu, kolikor so jih odigrali nastopajoči v Alpski hokejski ligi, so zeleno-beli zbrali 83 točk, in sicer devet več od večnih tekmecev z Jesenic, ki so zasedli drugo mesto. Vendar pa redni del sezone ne šteje, ko govorimo o lovorikah. Vsekakor pa se bo štel v končnici, zmaji so namreč za svojega nasprotnika v polfinalu dobili EHC Lustenau.

### Prvi skoraj povsod, najboljši je vratar

Hokejisti iz Tivolija zasedajo vrh ne le po točkah, temveč tudi po drugih statističnih podatkih. Najboljši v ligi so v igri z igralcem več ter tudi pri igri z igralcem manj. Dosegli so največ zadetkov, kar 178, prav tako pa imajo najboljšo obrambo lige, saj je ekipa dobila le 57 zadetkov. Največ zadetkov, 22, v ekipi zmajev je dosegel kapetan Žiga Pance, kar ga uvršča na peto mesto strelcev lige. V obrambi

ŽIGA PANCE, KAPETAN HK SŽ OLIMPIJE:

## »Osvojili bomo Alpsko ligo!«

*Kako ste zadovoljni z rednim delom Alpske lige?*

Poleg vseh težav z epidemijo, ki kroji letošnjo sezono, smo na splošno gledano redni del izpeljali zelo dobro. Smo na prvem mestu, na katerem smo si pred začetkom sezone tudi želeli biti. Ampak kljub temu se zdaj želimo dobro pripraviti in določiti ritem za prihodnje tekme.

*Kaj pričakujete od končnice sezone?*

Končnica je v sezoni poglavje zase, saj vemo, da so to tekme na drugačni, višji ravni. Vsaka napaka je lahko usodna za izpad. Prizadevali si bomo optimalno pripraviti se na vsakega nasprotnika, tekmo za tekmo. Gremo do konca, in sezono v AHL želimo končati na prvem mestu!

*Koga bi poleg vas še uvrstili v ožji krog favoritov?*

Ekipe v končnici so zelo izenačene, zato je nekoliko nevhvaležno nekoga postaviti za favorita. Velikokrat je odločilna dnevna forma, saj lahko vsaka ekipa premaga drugo. Vseeno bi izpostavil ekipo Pustertala, ki že vso sezono kaže dobro igro. Proti njim smo tudi dvakrat nesrečno klonili.

kaže omeniti predvsem odličnega čuvaja mreže Paava Hölsäja, ki zaseda prvo mesto med vratarji s 94,5 odstotka ubranjenih strelcev.

Hokejisti so si prislužili nekaj premora, zdaj bo šlo zares, saj bo prostora za napake čedalje

manj. Ključen bo april, saj bodo Ljubljancani v boju za lovorike na dveh frontah, poleg končnice AHL jih namreč čaka tudi finale državnega prvenstva proti Jesenicam.

Črt Snoj

## Od Slovenije do Tokia

Letošnje olimpijske igre bodo nedvomno posebne, pa ne zgolj zato, ker so bile predstavljene, vse kaže namreč, da bodo letošnje tudi prve igre brez gledalcev. Povsem mogoče pa je tudi, da bodo igre posebne zaradi udeležbe rekordnega števila slovenskih športnikov. Slovenske železnice smo med sponzorji, ki ponosno podpiramo slovenskih šport in si prizadevamo pomembno vplivati na njegov razvoj. To si prizadevamo med drugim s podporo Olimpijskemu komiteju Slovenije – OKS. Na zadnji seji kluba sponzorjev OKS smo bili sezna-

njeni z novostmi, ki jih prinašajo poletne olimpijske igre v Tokiu.

### Slovenska bakla na poti v Tokio

Ena največjih dejavnosti pred olimpijskimi igrami v Tokiu je projekt, imenovan Slovenska



bakla, s katerim bi želeli povezati vso Slovenijo. Slovenska bakla naj bi potovala po vseh slovenskih občinah. Ambasadorki projekta bosta nosilki olimpijskih odličij Urška Žolnir Jugovar in Petra Majdič. Baklo bo čez 212 slovenskih občin poneslo deset tisoč tekačev, ki bodo pretekli dvanajst tisoč kilometrov, kolikor je Slovenija oddaljena od Tokia.

### V Tokio več kot sto slovenskih športnikov

Kljub temu, da naj bi na igrah ne bilo gledalcev, pa

bomo lahko naše športnike podpirali drugače, najverjetneje le čez male zaslone. Slovenija ima za nastop na Igrah več kot sto kandidatov, njihova končna številka pa je odvisna predvsem od udeležbe športnikov, ki tekmujejo v kolektivnih športih. Ker se je žal nastop na kvalifikacijah za olimpijske igre ponesrečil našim rokometašem, so za zdaj naše drugo železo v ognju le še košarkarji. Moška košarkarska reprezentanca bo nastop v kvalifikacijah opravila junija.

Črt Snoj

# Začetek Interne akademije za zaposlene na Slovenskih železnicah

Šestnajstega marca se je v Izobraževalnem centru Slovenskih železnic začel prvi del izobraževanja v okviru nove Interne akademije za zaposlene na SŽ. Temeljni cilj Slovenskih železnic na kadrovskega področju je namreč v prihodnjih letih povečati kompetence in poglobiti znanje vseh vodilnih kadrov v sistemu SŽ ter omogočiti več tisoč zaposlenim neomejen dostop do izobraževalnih vsebin. Skupaj se bo tako letos Interne akademije udeležilo okrog sto vodilnih delavcev in do dva tisoč zaposlenih, ki bodo imeli dostop do spletnih tečajev na platformi Smart Arena.

Izobraževanje v Interni akademiji je razdeljeno na tri programe, in sicer a) program za direktorje in njihove pomočnike, program b) za vodje služb in delavske direktorje, ter c) program za koordinatorje delovnih procesov.

## Najprej Akademija za vodje služb in delavske direktorje

Izobraževalni program za vodje služb in delavske direktorje je imenovan Akademija vodenja za vodje služb in delavske direktorje. Program je sestavljen iz desetih enodnevnih srečanj po osem ur in bo trajal eno leto.

Poleg učinkovite komunikacije, motiviranja in strateškega organiziranja se bodo med izobraževanjem podrobno posvetili operativnim kompetencam pri delu in vodenju. Eden takšnih primerov je denimo ustrezno vrednotenje znanja zaposlenih in nato izbira ustreznega sloga vodenja na konkretnih primerih.

## Razvoj voditeljskih kompetenc za direktorje in pomočnike direktorjev

Izobraževalni program za direktorje in njihove pomočnike bo trajal eno leto v obliki

treh štirinajsturnih sklopov. Program je posebej prilagojen za najvišje vodstvo in se imenuje Razvoj voditeljskih kompetenc za direktorje in pomočnike direktorjev. Med drugim bodo v programu izpopolnjevali svoje znanje na področjih komunikacije, motiviranja, strateškega organiziranja ter krepili in razvijali svoj slog vodenja.

## Akademija vodenja za koordinatorje delovnih procesov

Tretji program, ki ga bodo uresničevali v Izobraževalnem centru SŽ, pa je tudi Akademija



Z razvijanjem kompetenc in povečevanjem znanja zaposlenih si SŽ prizadevajo povečevati učinkovitost zaposlenih in s tem izboljševati poslovanje podjetij v Skupini.

vodenja za koordinatorje delovnih procesov. Tu gre za izobraževanje zaposlenih, ki so ključni na določenih področjih ali v določenih delovnih procesih, vendar po tehnični organizacijski strukturi v sistemu SŽ nimajo vodstvenega delovnega mesta. Omenjene zaposlene bodo predlagali neposredni vodje in direktorji podjetij.

### Največji izziv je individualni karierni razvoj zaposlenih

Z razvijanjem kompetenc in povečevanjem znanja zaposlenih si SŽ prizadevajo povečevati učinkovitost zaposlenih in s tem izboljševati poslovanje podjetij v Skupini. Pri tem je nujno oblikovanje organiziranega sistemskega kompetenčnega modela in nabora kompetenc, ki so potrebne za uspešno delo na določenih delovnih mestih. Največji izziv pa je individualni karierni razvoj zaposlenih in zagotavljanje naslednikov za delovna mesta. Kompetenčni modeli



Kompetenčni modeli so za zdaj izdelani za delovna mesta v proizvodnji, nujno pa je razvoj nadaljevati s krepitvijo kompetenc pri delovnih mestih v režiji.

so za zdaj izdelani za delovna mesta v proizvodnji, nujno pa je razvoj nadaljevati s krepitvijo kompetenc pri delovnih mestih

v režiji. Tako bomo lahko oblikovali okolje, ki bo omogočalo povečanje učinkovitosti zaposlenih, skupine posameznikov in

tako prispevalo k izboljševanju poslovanja skupine Slovenske železnice.

## Alenka Dodig, vodja Izobraževalnega centra SŽ

**Vodjo Izobraževalnega centra SŽ smo prosili za nekaj dodatnih informacij o Interni akademiji ter o izobraževanjih, ki so predvidena za druge zaposlene.**

**Zakaj ste se odločili oblikovati Interno akademijo?**

Če hočemo imeti na Slovenskih železnicah zaposlene, ki so se sposobni odzivati na spremembe, jim moramo omogočiti ustrezen razvoj ter stalno obnavljanje in dopolnjevanje znanja, sposobnosti, spretnosti, motiviranosti in pripadnosti podjetju. Ob upoštevanju sodobnih trendov v kadrovanju, vizije vodstva in smernic Kodeksa ravnanja skupine SŽ pa je razvoj kadrov in kompetenc posameznikov ena ključnih nalog kadrovskega področja.



Alenka Dodig

**Na katerih področjih bo Akademija najbolj koristila udeležencem izobraževanja?**

Razvijanje kompetenc je pomembno zaradi želje po ne-

nehnem izboljševanju ter z vidika podjetja zaradi povečevanja uspešnosti dela zaposlenih na vseh ravneh. Kompetence so v pomoč vodjem neposredno pri delu in na kadrovskem področju pri zaposlovanju, usposabljanju in razvoju zaposlenih, razvoju kariere, načrtovanju nasledstev in tudi pri merjenju zadovoljstva med zaposlenimi.

**Marca se v okviru Interne akademije začne izobraževanje za vodilne delavce. Kaj pa je predvideno za vse druge zaposlene?**

Marca so z izobraževalnim programom začeli vodje služb in delavski direktorji. Za vse druge zaposlene, ki imajo na delovnih mestih dostop do računalnika, pa bo letos za raz-

vijanje kompetenc omogočen dostop do spletnih tečajev z različnih področij. Tudi v svojem prostem času bodo imeli na voljo dostop do neomejenega števila tečajev. Tisti, ki se bodo v dogovoru z neposrednim vodjem udeležili tečajev, opredeljenih v katalogu temeljnih kompetenc za določeno delovno mesto, pa bodo določene tečaje obiskovali med delovnim časom.

**Kdo opravlja izobraževanja?**

Izobraževalni center Slovenskih železnic pri uresničevanju e-izobraževanja sodeluje s podjetjem Smart Naris, ki je oblikovalo spletno platformo Smart Arena, v kateri lahko zaposleni najdejo množico različnih tečajev, ki se jih bodo lahko udeležili.



# Z vlakom na Belo jezero

Gorniki, kolesarji in smučarji se odpravimo v osrčje Ziljskih Alp na avstrijsko Koroško, kjer se je še v 19. stoletju govorilo slovensko.

## Belo jezero (Weissensee)

Ledeniško jezero je dobilo ime po belih skalah in belem produ na dnu jezera, po svoji podolgovati obliki pa spominja na norveške fjorde. Gladina Belega jezera leži v Ziljskih Alpah na nadmorski višini 930 metrov, med dolinama rek Drava na severu in Zilja na jugu. Jezero je dolgo 11,6 kilometra in široko do 900 metrov, njegov vzhodni del pa je globok do 97 metrov. Na vzhodu iz jezera teče Beli

potok (Weissenbach), ki se izliva v Dravo. Belo jezero se poleti segreje do 21 stopinj Celzija in je primerno za kopanje, pozimi pa zamrzne in omogoča drsanje, smučanje in celo sankanje s pasjo ali konjsko vprego ter z jadrom. Ob severozahodni obali jezera ležijo turistična naselja Gornja vas (Oberdorf), Gače (Gatschach), Džinja ves ali Tehova vas (Techendorf) in Novo selo (Neusach), nad južno obalo pa Zgornji (Obernaggl) in Spodnji Nagl (Unternaggl). Čez jezersko ožino je od Tehove vasi do zaselka Senčna stran (Schattenseite) razpet 118 metrov dolg cestni most iz leta 1967. Na sredini mostu se po stopnicah spustimo do

pristana za turistične ladje, ki v poletni sezoni prevažajo gornike in kolesarje po celotnem Belem jezeru, kjer so ob obali izhodišča za gorniške in kolesarske ture. Gorniki in turni smučarji se iz Tehove vasi povzpnejo proti severovzhodu

na Lačnik ali Lačur (Latschur, 2236 m, 5 ur lažje hoje, delno zahtevno smučanje). Na razgledni Naglski planini (Naggler Alm, 1324 m) nad južno obalo Belega jezera je gorniško in smučarsko središče, do koder se povzpnejo iz Senčne stra-

## Cesarsko razgledišče

Iz Šmohorja (Hermagor) v Ziljski dolini (Gailtal) do Soteske (Greifenburg) v Dravski dolini (Drautal) skozi Goričko dolino (Gitschtal), Višprije (Weissbriach) in čez prelaz Križna gora (Kreuzberg, 1074 m) vodi 26 kilometrov dolga asfaltirana cesta. Leta 1856 sta te kraje obiskala cesar Franc Jožef I. in njegova soproga Elizabeta ter se ustavila na razgledni točki pod Križno goro, od koder sta občudovala pogled na Belo jezero. Na tem mestu je zdaj parkirišče s spomenikom, razgledišče nad cesto pa se imenuje Kaiser-Franz-Josefs-Höhe.

Dravska železnica je bila dokončana leta 1871 in je povezala mesto Maribor ob Južni železnici s trgov Intiha (San Candido/Innichen) na koncu Pustriške železnice. Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za izletnike navajamo slovenska imena postaj od Beljaka do Soteske: {odcep Rudolfove železnice za Trbiž}, Gumnišče ali Gumerče (Gummern, do 2014), 1. Bukovje pri Beljaku (Puch b. Villach), 2. Bilšak-Kelerberg (Weissenstein-Kellerberg), 3. Špatrjan-Bistrica (Paternion-Feistritz), 4. Špatrjan-trg (Paternion Markt), 5. Perja vas (Ferndorf), 6. Grad Rothenthurn (Rothenthurn), 7. Špilje ali Špital-Miljsko jezero (Spittal-Millstätter See), {odcep Turške železnice}, 8. Dolgovše (Lendorf), 9. Belamost-Saški grad (Möllbrücke-Sachsenburg), 10. Saški grad-trg (Sachsenburg Markt), 11. Klopje-Lipa (Kleblach-Lind), 12. Kamen v Dravski dolini (Steinfeld im Drautal) in 13. Soteska-Belo jezero (Greifenburg-Weissensee).

Vlak SŽ v Beljaku







### Z vlakom iz Slovenije

Do železniške postaje Beljak (Villach) se v času posodobitve predora Karavanke pripeljemo z nadomestnim avtobusom iz Ljubljane ali pa po Dravski železnici iz Maribora (z vlakom SŽ do Pliberka), nato pa vožnjo nadaljujemo do postaje Soteska-Belo jezero (Greifenburg-Weißensee, 590 m, 46 do 70 minut vožnje). Od tam se gorniki, smučarji in kolesarji zapeljemo do spodnje postaje štirisedežnice na Naglsko planino (14 kilometrov, z avtobusom 17 minut, s kolesom 1:15 ure). Ob vrnitvi se kolesarji po asfaltirani cesti mimo cesarskega razgledišča napotimo do železniške postaje Šmohor (24 kilometrov, 1:20 ure), od koder se po Ziljski železnici



Belo jezero pozimi (Avtor: Manuel Egger)

ni s štirisedežnico ali po gozdni cesti (uro in pol hoje, eno uro s kolesom). Izkušeni gorniki z Naglske planine nadaljujemo turo na Rutsko goro (Grossbo-

den, 1806 m, dve uri in pol) in na Golec (Golz, 2004 m, skupaj tri ure in pol), od tam pa čez Radniško sedlo (Radniger Sattel) in po gozdni cesti sko-



Drsalci na Belem jezeru (Avtor: Jan Koopstra)

zi Radenče (Radnig) sestopimo v Šmohor (Hermagor, 590 m, štiri ure) v Ziljski dolini. Tura je dolga in naporna, toda razgledi so nepozabni.

in skozi Beljak vrnemo v Slovenijo.

*Želim vam prijetno turo!*

Rado Smerdel



Železniška postaja Soteska-Belo jezero (Avtor: Johann Jaritz)



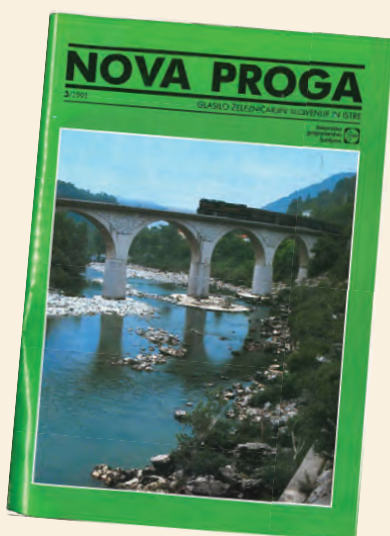
Vlak v Bukovju pri Beljaku (Avtor: Naturpuur)

## O čem smo pisali pred ...

Revija Slovenskih železnic, Nova proga je nastala iz dolge tradicije železniškega tiska na Slovenskem. V svojem dolgoletnem neprekinjenem delovanju je večkrat spremenila svoje ime, vendar pa vedno ostala v revialnem formatu, namenjena železničarkam in železničarjem, upokojujencem in vsem železniškim navdušencem.

## ... 30 leti

Nova proga, marec 1991



15. APRIL — DAN ŽELEZNICARJEV

### Letošnja praznovanja skromnejša

Ob 71-letnici stavke železničarjev na Zaloški cesti v Ljubljani — lani ob okroglem jubileju je osrednja prireditev z naslovom Sedem pomladi potekala v Cankarjevem domu, kulturno-umetniški program pa so izvedli železničarji iz KUD Tine Rožanc — bo 15. april 1991 spet v znamenju slovenskih in istrskih železničarjev. Osrednje slovesnosti, ki je do nedavnega potekala v ljubljanski Festivalni dvorani, zaradi finančnih težav ne bo, šefi sekcij in sektorjev v upravi podjetja ŽG Ljubljana bodo jubilejne nagrade za dolgoletno delo na železnici jubilatoma izročili kar v svojih delovnih enotah. Tako bo

letošnji praznik, ki ga bodo železniški srednješolci organizirali na nekdanj uporni Zaloški cesti, potekal bolj skromno in v ožjem delovnem krogu. Pred praznikom bodo v avli na M. Pijadejevi 39 pripravili razstavo slik z likovnega natečaja Bogo Šlander — Klusov Joža, tradicionalni planinski pohod na Stampetov most pa bo letos potekal 13. aprila. Zaradi finančnih omejitev so sredstva za praznovanje 15. aprila na voljo le iz sklada skupne porabe, kljub manjšemu blišču pa gredo jubilatoma za dolgoletno delo na železnici iskrene čestitke.

M. Z.

### Tramvaj v Piranu

Nekoč sta bila Piran in kopalnice Portorož težko dostopna, saj je bila praktično edina zveza z notranjostjo ozkotirna železnica Trst—Poreč, pa še edina postaja je bila od Pirana oddaljena kar dobrih 5 kilometrov. Leta 1909 so kot prvo množično prevozno sredstvo od postaje do Pirana začeli voziti omnibusi s pogonom na električni tok, ki so jih ljudje radi imenovali tudi železnica brez proge. Vozili so od 24. oktobra 1909 do 19. julija 1912, ko so jih zamenjali z udobnejšimi in večjimi tramvaji. Uradna otvoritev tramvajske proge, ki je povezovala Piran z železniško postajo, je bila 20. julija 1912, zgradili pa so jo po vzoru tramvajskega omrežja v Dubrovniku.

Proga je bila enotirna, dolga 5,447 kilometra in je imela 5 izogibališč, tirna širina proge pa je bila enaka širini proge Trst—Poreč, to je 760 milimetrov, kar je omogočalo prevoz blaga brez prekladanja na postaji. Vozila za piranski tramvaj so izdelali v graški tovarni vagonov, vozni park pa je bil sestavljen iz 5 pogonskih vozil ter odprtega in zaprtega priklopnega vagona. Tramvaj je na zadovoljstvo prebivalcev in turistov uspešno vozil dolga leta in še tudi potem, ko so leta 1935 ozkotirno progo Trst—Poreč ukinili. Na svojo zadnjo vožnjo pa je piranski tramvaj odpeljal 31. avgusta 1953. leta.

Po Eisenbahn priredil  
Slavko Paraker



WWW.ELEKTRONIK-INVENT.COM



# KAKO LAHKO POMAGAMO?

Profesionalna  
in energetska elektronika,  
avtomatika, usmerniki,...

**ELEKTRONIK INVENT**  
elin@t-2.net

 Slovenske železnice

&

*gizmo.si*

VAM PODARJATA


KUPON ZA  
**-25%**  
POPUSTA

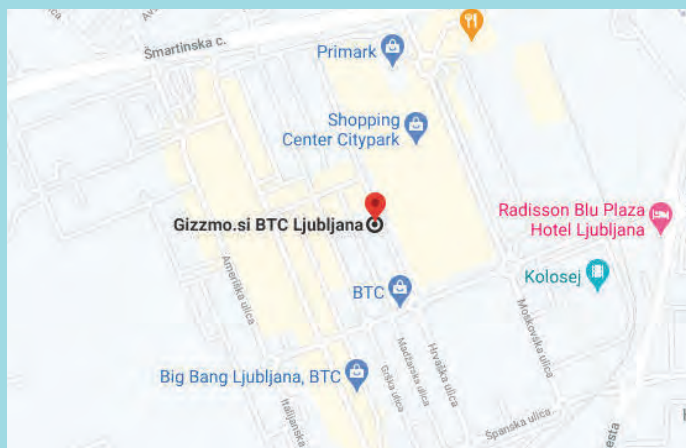
KODA ZA POPUST:

**SZ25**

[www.gizmo.si](http://www.gizmo.si)

## Prodajno mesto gizmo.si

 BTC City, Center Desetka  
Nasproti zadnjega vhoda v CityPark,  
vhod desno od Intersport Outleta  
Šmartinska 152  
1000 Ljubljana



## Postopek koriščenja kode kupona na spletu

1. V košarici vnesite kodo kupona v polje "Klikni tukaj za vnos kupona", vpišite kodo SZ25 in potrdite s klikom na gumb s kljukico.
2. Po uspešni uporabi se na vrhu izpiše obvestilo, na artikle v košarici pa se doda popust.



\* Kupona ni mogoče koristiti na določene premium artikle (manj kot 2% artiklov - navedenih v pogojih poslovanja).

