

770575 6
10
April 2021

LGEU 264048 0
2261

LGEU 212131 4
2261

Slovenske železnice

LGEU 516538 4
2210

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

**ŽELEZNIČA OSEMKRAT MANJ
ONESNAŽUJE IN USTVARI
DEVETKRAT MANJ EMISIJ CO₂**

LGEU 7388493
2261

LGEU 2113432
2261

LGEU 212155 3
2261

218113 0
2210

LGEU 211898 5
2261

LGEU 211660 0
2261

052279 4
2261

LGEU 712930 2
2261

CATU 288538 7
2261

CATU 200340 6
2261

MAX. GR.
TARE
NET
CU. CAP.

MAX. GROSS
TARE
NET
CU. CAP.

MAX. GROSS
TARE
NET
CU. CAP.

MAX. GROSS
TARE
PAYLOAD
CU. CAP.

LGEU 213338 3
2261

CATU 288643 2
2261

244005 7

LGEU 1564 3
2261

MAX. GROSS
TARE
MAX. PAYLOAD
CU. CAP.

MAX. GROSS
TARE
NET
CU. CAP.

MAX. GROSS
TARE
NET
CU. CAP.

MAX. GROSS
TARE
NET
CU. CAP.

**Future is Rail – Prihodnost je v železnici
SŽ med desetimi najbolj uglednimi delodajalci v Sloveniji
Začetek cepljenja zaposlenih na Slovenskih železnica
200-metrski vlak za polaganje pragov v predoru Karavanke**



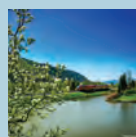
Žan Dornik
Iz reportaže Železničarji na
obmejni postaji Dobova

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 21. 5. 2021



Uvodnik Janez Krivec Odgovorni urednik



Aktualno

Prihodnost je v železnici – Future is Rail

2



Aktualno

Slovenske železnice med deset najbolj uglednih delodajalcev v Sloveniji

4



Aktualno

Najdaljši železniški viadukt v Sloveniji

6



Šport

HK SŽ Olimpija osvojila ligo AHL!

12



Fotoreportaža

Prvi vlak skozi predor Karavanke

14



S terena

Železničarji na obmejni postaji Dobova

18



V spomin

Zapustil nas je najstarejši aktivni godbenik v Sloveniji

28

Prihodnost je v železnicah oziroma angleško Future is Rail je slogan, pod katerim je Skupnost CER začela kampanjo za promocijo železnice kot prevoza prihodnosti. Odlično je, da je promoviranje prednosti železnic v Evropi letos še posebej intenzivno zaradi evropskega leta železnic. V povezavi z njim pa so se začele pojavljati pobude, da bi ga podaljšali tudi na prihodnje leto, zaradi ukrepov, ki omejujejo organizacijo večjih prireditev.

V našem civilizacijskem krogu kot vrednota iz leta v leto pridobiva na pomembnosti okoljevarstvo, ki je ena od največjih prednosti železnice pred drugimi oblikami prevoza. Poleg varovanja okolja pa ima veliko vrednost uporaba najnovejše pametne tehnologije, ki jo v svoje delo vključujejo sodobna železniška podjetja. Kot kaže, lahko v prihodnjih letih pričakujemo razcvet tehnologij, ki temeljijo na vodiku in drugih novih pogonskih gorivih, pojavljajo se še učinkovitejši sistemi za avtomatsko spenjanje lokomotiv in vagonov, čedalje več je tudi testiranja povsem avtomatiziranega voznega parka. To so spremembe, ki bodo revolucionarno spremenile železniško industrijo.

V povezavi z ohranjanjem naravnega okolja smo tokrat analizirali sistem varovanja okolja na Slovenskih železnicah. Strokovnjaki, ki se na SŽ profesionalno ukvarjajo s tem področjem, so nam pripravili tudi nekaj izjemno zanimivih primerjav o izboljšavah v zadnjih osmih letih in številne spodbudne podatke. Med drugim trend od leta 2012 kaže, da zelo uspešno zmanjšujemo emisije CO₂, da kljub povečevanju obsega dela zmanjšujemo porabo energije ter da smo na splošno na okoljevarstvenem področju slovenski železničarji izjemno uspešni. To potrjujejo tudi certifikati, ki nas postavljajo ob bok drugim zelenim železniškim podjetjem.

Aprila so Slovenske železnice prejele tudi veliko priznanje za delo in razvoj na kadrovskem področju. Tudi letos smo se namreč uvrstili med deset najbolj uglednih delodajalcev v Sloveniji. Prvo mesto pa je skupina SŽ prejela v panogi logistika in prevoz potnikov. Priznanji smo prejeli za delo v letu 2020, kar je še posebej pomembno, saj smo se med pandemijo srečevali še z dodatnimi izzivi na kadrovskem področju. Za nas, zaposlene v skupini SŽ je zelo pomembno to, da naša podjetja skrbijo tudi za varno in sodobno delovno okolje, ki omogoča vsem ustrezno vključenost in razvoj. Na tem področju lahko opazimo veliko pozitivnih sprememb, od nove strategije razvoja kadrov na ravni skupine pa do okrepljenega izobraževanja in razvijanja na delovnem mestu ter okrepljenega razvijanja dvosmerne notranje komunikacije v skupini SŽ.

Podjetja v skupini SŽ lahko ponujajo visoko kakovostne storitve, če se sama razvijajo, če skrbijo za svoje zaposlene in profesionalno opravljajo svoje delo. Poleg tega pa se moramo zavedati, da smo del širokega sistema in se moramo zato učinkovito povezovati z drugimi organizacijami in poslovnimi partnerji. Tudi sodelovanju smo zato tokrat namenili nekaj strani revije. Tisti, ki imate možnost več potovati po naši domovini, si lahko ogledate obsežna investicijska dela na več progah, kar je za državo in naša podjetja sijajno. Prebrali boste lahko o gradnji najdaljšega viadukta v dolini Pesnice, ki ga uresničujemo skupaj z DRSI, pa v čudoviti fotoreportaži o tem, kako je po sedem-mesečni obnovi karavanški predor prepeljal prvi vlak in mnogo drugega. Ob odlični novici, ki smo jo prejeli tik pred izidom tiskane revije – da so se začela glavna dela pri drugem tiru Divača-Koper – pa si lahko v prihodnjih letih obetamo še okrepljeno sodelovanje z Luko Koper. Med gradbenimi deli pri največjem infrastrukturnem projektu na železniški infrastrukturi pri nas imamo tako čas, da se še izboljšamo, integriramo in povezujemo, leta 2026, ko naj bi po novi progi stekel promet, pa bomo lahko še bolje uresničili prednosti, ki nam jih ponuja naš gestrateški položaj v osrčju Evrope.

Spoštovani, želim vam prijetno branje!



Prihodnost je v železnici – Future

Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER) je v začetku aprila začela komunikacijsko kampanjo z naslovom **Future is Rail**, katere namen je predstaviti železnico kot najprimernejšo obliko prevoza za prihodnost Evropske unije. Kampanjo so začeli v času in širšem okviru evropskega leta železnic, ko si bo železniški sektor še bolj zavzeto prizadeval navdušiti več potnikov in podjetij za uporabo železnice.

Kampanjo bodo vodili po družbenih omrežjih in opozarjali na to, da mora promet v Evropski uniji temeljiti na pametnih sistemih, biti do okolja prijaznejši in bolj povezan,

k čemur lahko veliko prispeva uporaba železnice. S sodobnim, zelenim in manj omejenim železniškim prometom v Evropi torej lahko zadostimo povečanim potrebam po mobilnosti, hkrati pa še vedno izpolnimo zastavljene podnebne cilje iz Evropskega zelenega dogovora. V tem duhu je cilj železniškega sektorja, da do leta 2030 podvoji število potnikov in zagotovi, da se vsaj trideset odstotkov tovora prepelje po železnici.

Železnica je ena najbolj trajnostnih, inovativnih in varnih oblik prevoza

Kampanja Future is Rail bo gradila na tej pobudi in skušala

Tovorni vlak lahko prepelje toliko tovora kot 40 tovornjakov.

predstaviti, kako lahko pomeni, do okolja prijazen in povezan železniški prevoz prispeva k razogljičenju evropskega prometnega sektorja. Poleg tega pa železniški prevoz omogoča trajnostno gospodarsko rast in okrevanje.

Železnica je gradnik pametnejšega prometnega sistema

Železniški sektor prevzema digitalno tehnologijo, da bi kar najbolj povečal zmogljivosti ter

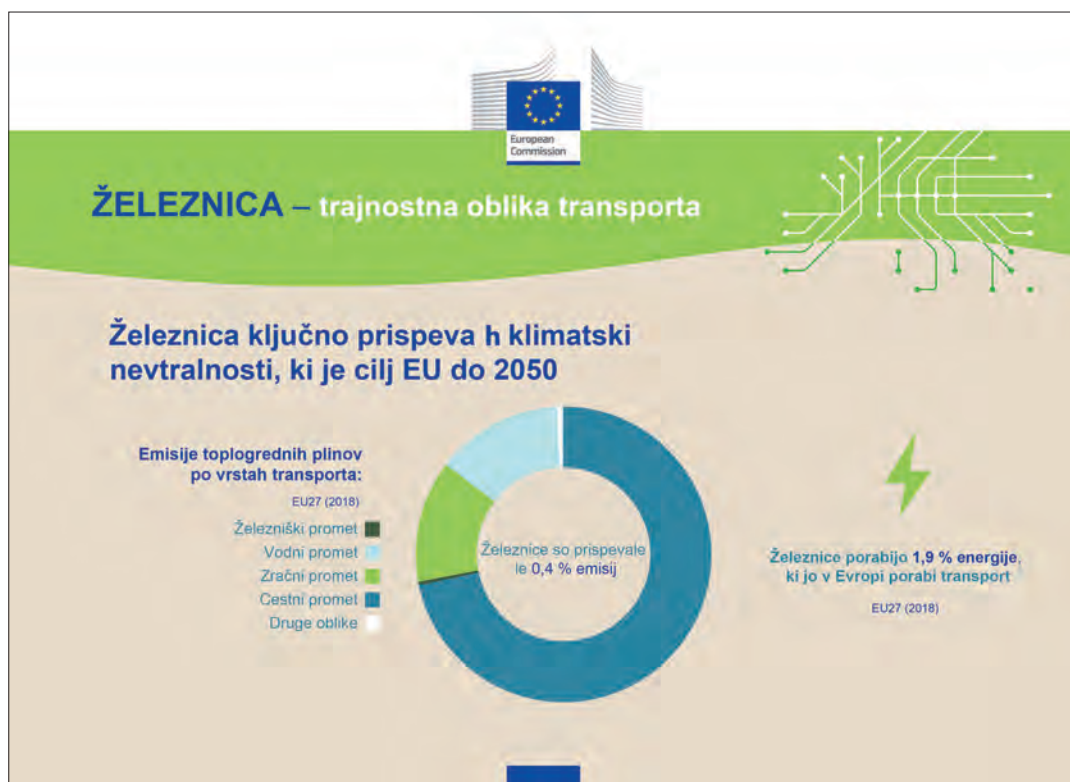
ponudil še bolj varne, učinkovite in kakovostne storitve. Ob dejstvu, da običajni tovorni vlak lahko prepelje toliko tovora kot štirideset tovornjakov, in ob čedalje večjih potrebah po prometnih storitvah, bi preusmeritev na pametni železniški sistem prispevala k zmanjšanju prometnih zastojev in lažjemu ter udobnejšemu potovanju.

Železnica prinaša Evropi resnično povezano prihodnost

Povezano železniško omrežje pa je mogoče zgraditi s posodobitvami infrastrukture in sodelovanjem med železniškimi akterji na področjih, kot so iz-



Miško Kranjec ©



is Rail

delava voznih redov in poenostavitev pravil ter tehničnih zahtev za vlake, ki prečkajo meje. Z ustrezno politično podporo ter hitrimi in nočnimi vlaki med večjimi evropskimi mesti lahko železnica postane prava alternativa nizkocenovnim poletom.

Železnica osemkrat manj onesnažuje okolje in ustvari devetkrat manj emisij CO₂

Do okolja prijaznejši evropski prometni sistem je treba zgraditi s povezavo na železnico, ki osemkrat manj onesnažuje okolje in ustvari devetkrat manj emisij CO₂ kot druge oblike prevoza. V železniškem prometu se porabita zgolj dva odstotka vse

Železnica lahko postane alternativa nizkocenovnim poletom.

energije, ki jo porabi promet v EU, medtem ko vlaki prepeljejo osemnajst odstotkov tovora in osem odstotkov potnikov. Razogljichenje železniškega prometa je dosegljivo, saj štirje od petih evropskih vlakov že vozijo na električni pogon, drugi, dizelski vlaki, pa bodo zahvaljujoč alternativnim gorivom postopno ukinjeni predvidoma do leta 2050.

Komunikacijska kampanja Future is Rail je ena vodilnih pobud skupnosti CER, ki bo dodatno poživila dejavnosti

med evropskim letom železnice. Železniški sektor v svojih prizadevanjih ni osamljen in že ima podporo partnerjev v Evropski komisiji, Parlamentu in predsedstvu Sveta EU. Ključni predstavniki kampanje poudarjajo, da bodo poskušali poudariti moč evropskega železniškega sektorja in podprli trende poziti-

vnega razvoja evropskega železniškega prometa kot rešitve za doseganje zastavljenih podnebnih ciljev. Investicije v železnico pomenijo investicije v večjo mobilnost, večjo gospodarsko dejavnost in večjo rast s trajnostnim značajem, kar je dober obet za skupno prihodnost.

Ana Ožura



Slovenske železnice med deset najbolj uglednih delodajalcev v Sloveniji

Slovenske železnice so se tudi letos uvrstile med deset najbolj uglednih delodajalcev v Sloveniji. Prvo mesto pa je skupina SZ prejela v panogi logistika in prevoz potnikov, in sicer pred podjetjema DARS in Pošta Slovenije.

Rezultati analize dvanajst tisoč anketirancev

Med raziskavo, ki jo že od 2007 pripravlja portal Moje-Delo.com, so letos analizirali mnenja več kot dvanajst tisoč posameznikov na slovenskem trgu dela. Priznanja so podelili v štirih kategorijah. Za najuglednejšega delodajalca je bilo izbrano podjetje Lek, d. d., med najboljših deset pa so se uvrstila naslednja podjetja:

- Slovenske železnice, d. o. o.
- Akrapovič, d. d.
- DARS, d. d.
- GEN-I, d. o. o.
- KRKA, d. d., Novo mesto
- Lek, d. d.
- Petrol, d. d., Ljubljana
- PIPISTREL, d. o. o.
- Porsche Slovenija, d. o. o.
- Telekom Slovenije, d. d.



Prvi v panogi logistika in prevoz potnikov

V panogi logistika in prevoz potnikov pa so Slovenske železnice prejele priznanje za najbolj uglednega delodajalca.

1. Slovenske železnice, d. o. o.
2. DARS, d. d.
3. Pošta Slovenije, d. o. o.
4. Luka Koper, d. d.

5. DHL Ekspres (Slovenija), d. o. o.

Raziskava je med drugim pokazala tudi, da je v Sloveniji 21 odstotkov zaposlenih zelo zadovoljnih s trenutnim delodajalcem, nezadovoljna sta dva odstotka. Zaposlitev bi v roku šestih mesecev zamenjalo 22 odstotkov Slovencev z visoko

izobrazbo, v roku enega leta 11 odstotkov, 31 odstotkov pa jih je ne bi zamenjalo še vsaj štiri leta. Med Slovenci z nižjo izobrazbo je 24 odstotkov takih, ki bi zamenjalo delodajalca v pol leta, 10 odstotkov v enem letu, 30 odstotkov bi jih naslednja štiri leta ostalo pri istem delodajalcu.

V Milano z Rdečimi puščicami

Od letošnjega decembra, ko bo začel veljati novi vozni red, bo mogoče direktno potovati med Milanom, Ljubljano in Budimpešto. Slovenske, Italijanske in Madžarske železnice so se namreč zaradi velikega potenciala za povečanje obsega mednarodnega potniškega prometa dogovorile za direktno povezavo med omenjenimi kraji. Med Ljubljano in Milanom bodo vozili italijanski vlaki Frecciarossa ETR 500 – Rdeče puščice, med Ljubljano in Budimpešto pa klasični vagoni madžarskih železnic.



Vlak bo na relaciji Budimpešta – Gradec – Maribor – Ljubljana – Milano vozil vsak dan. Potovanje v Milano bo v eno smer iz Ljubljane trajalo osem ur, iz Maribora pa uro in pol več. Rdeče puščice, ki bodo povezovali Ljubljano z Lombardijo lahko vozijo tudi s hitrostjo 300 kilometrov na uro, vendar pa bodo s to hitrostjo potovali za zdaj le po italijanskem železniškem omrežju. Med Ljubljano in madžarsko prestolnico pa se bomo lahko vozili v klasičnih klimatiziranih vagonih Madžarskih železnic.

Do konca septembra vsak dan kopalni vlak med Mariborom in Koprom

Od 17. aprila do 26. septembra bo vsak dan med Mariborom in Koprom vozil kopalni vlak s številko 1605/1604. Direktni vlak bo iz Maribora odpeljal ob 3.25 zjutraj in prispel v Koper ob 8.33. Iz Kopra se bo vračal ob 20.13 in pripeljal v Maribor ob 1.14.

Vlak bo ustavljal na postajah Pragersko, Poljčane, Šentjur, Celje, Laško, Zidani Most, Hrastnik, Trbovlje, Zagorje, Litija, Ljubljana, Borovnica, Logatec, Rakek, Postojna, Pivka, Divača in Hrpelje-Kozina. Natančni vozni red si lahko ogledate na spletni strani Slovenskih železnic. Na vlaku je prostora za deset koles, poleti pa bomo dodali tudi poseben vagon za prevoz koles.



Kolektivni dopust

Od 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



Cepljenje zaposlenih na Slovenskih železnicah

Petega maja se je začelo cepljenje zaposlenih v kritični infrastrukturi RS, med katero spadajo tudi SŽ. Če bi se želeli cepiti proti Covid-19, pa se še niste prijavili, lahko to storite pri svojih neposrednih nadrejenih. Več informacij o cepljenju v okviru SŽ dobite na intranetni strani SŽ, splošne podatke o cepljenju pa na spletni strani NIJZ.

Najdaljši železniški viadukt v Sloveniji



Pogodba za zgraditev odseka proge od Počehove do Pesnice je bila podpisana konec leta 2019. Na razpisu so bila izbrana podjetja Pomgrad, Kolektor Koling, SŽ-ŽGP, GH Holding, Gorenjska gradbena družba. (Foto: Ponting, d. o. o.)

V dolini Pesnice se nadaljuje gradnja najdaljšega železniškega viadukta v Sloveniji, ki je zasnovan kot relativno nizek železniški dvotirni viadukt. Aprila na gradbišču postavljajo temelje in gradijo stebre objekta, ki bo petnajst metrov nad tlemi prečkal dolino in avtocesto A1, Maribor–Šentilj.

Viadukt bo pripravljen za dvotirno progo

Viadukt bo postavljen na okrogle, armirane betonske stebre, njegova zgornja konstrukcija bo iz armiranega prednapetega betona, s širino plošče 13,4 metra, kar pomeni, da bosta na njem nameščena

dva tira. Za zmanjšanje ravni hrupa pa bo na obeh straneh viadukta postavljena meter in pol visoka protihrupna ograja. Najprej bo končana konstrukcija objekta, nato pa bodo nameščeni tiri, vozno omrežje in SVTK naprave. Viadukt Pesnica bo najdaljši železniški viadukt v Sloveniji.

Novi viadukt vzhodno ob obstoječega

Investitor, DRSI, se je zaradi zagotavljanja ustreznosti nosilnosti proge na tem odseku odločil za gradnjo novega viadukta. Gradnja 896 metrov dolgega objekta se je začela oktobra lani, vsa dela pa bodo končani



na predvidoma v prvi polovici leta 2023. Najdaljši železniški viadukt bo stal vzhodno od obstoječega, na južni strani bo povezan z novim predorom Pekel, na severni pa z obstoječo železniško progo pred železniško postajo Pesnica.

Sofinanciranje Kohezijskega sklada

Gradbena dela novega viadukta so vredna 14,8 milijona evrov. Investicija je sofinancirana z evropskimi sredstvi iz Kohezijskega sklada. Skupna

vrednost gradnje odseka Počehova–Pesnica, gradnje viadukta Pesnica ter predora Pekel pa je 101 milijon evrov, ocenjena vrednost celotne nadgradnje železniške proge Maribor–Šentilj–državna meja pa 253,7 milijona evrov. Pogodba za zgradi-

tev odseka proge od Počehove do Pesnice je bila podpisana konec leta 2019. Na razpisu so bila izbrana podjetja Pomgrad, Kolektor Koling, SŽ-ŽGP, GH Holding, Gorenjska gradbena družba.



Najdaljši železniški viadukt bo stal vzhodno od obstoječega železniškega viadukta. Na južni strani bo povezan s predorom Pekel, na severni strani pa na obstoječo železniško progo pred železniško postajo Pesnica. (Foto: Ponting, d. o. o.)

Viadukt Carla Ghege v dolini Pesnice



Foto: Arhiv Železniškega muzeja Slovenskih železnic

Pesniški viadukt je bil zgrajen ob gradnji odseka Južne železnice med Gradcem in Celjem ter uradno odprt 2. junija 1846. Pesniško dolino so pri gradnji proge zaradi značilnosti tal premostili z viaduktom s 64 oboki, ki je bil visok 21 metrov in dolg 649 metrov. Gradnja pod nadzorom Carla von Ghege se je začela leta 1844 in trajala dve leti. Viadukt naj bi prva prepeljala lokomotiva Ocean, 15. maja 1846, med neuradnim preizkusom odseka proge. Viadukt pa se je začel nekaj let po zgraditvi posedati, domnevno zaradi značilnosti terena in nižje ravni podtalnice. Težavo so zato reševali s postopnim zasipavanjem viadukta, tako da so do leta 1908 zasuli že vsega.

Razvoj železnice je ključen za razvoj slovenskega pristanišča

Poslovanje Luke Koper leta 2020 kljub epidemiji dobro

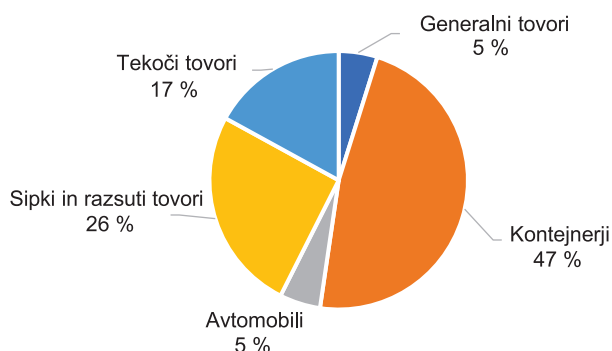
Koprsko pristanišče, kot del strateške infrastrukture, že ves čas epidemije normalno obratuje in svojim strankam neovirano zagotavlja vse storitve. Zato je bil vpliv epidemije na poslovanje manjši kot v nekaterih drugih pristaniščih. Pretovor najpomembnejše blagovne skupine, kontejnerjev, je ostal stabilen, skoraj na ravni leta 2019. Zmanjšanje količine pretovora vozil pa je bilo občutno manjše kot v primerljivih sredozemskih pristaniščih. Luka Koper se je zato povzpela na prvo mesto



Pomen železnice za slovensko pristanišče

»Ko logisti danes izbirajo pristanišča, je ključni dejavnik odločanja železniška povezava z zaledjem, to pomeni, kako velike količine blaga čim hitreje in čim ceneje pripeljati do končne destinacije. Konkurenčni boj med pristanišči se zato danes odvija na železnici,« je poudaril predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel**. Zato je zgraditev dodatnega tira od pristanišča proti zaledju izjemnega pomena za koprsko pristanišče. Luka Koper ima v evropskem merilu enega najvišjih odstotkov prevoza blaga po železnici. Sodobna, zmogljiva in hitra železniška povezava z državami Srednje in Vzhodne Evrope je še posebej pomemb-

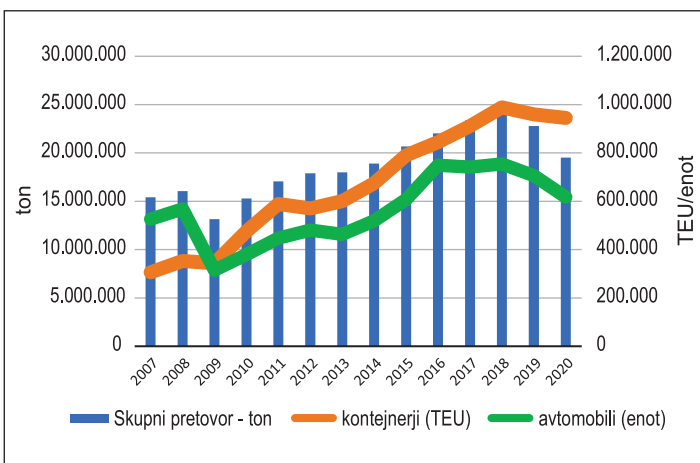
Struktura ladijskega pretovora 2020
(deleži od skupnega pretovora v tonah)



med pristanišči v Sredozemlju ter peto mesto med največjimi pristanišči v Evropi pri pretovoru vozil.

Primerjava pretovora z drugimi lukami

Pretovor kontejnerji (TEU)	2019	2020	Sprememba 20/19
Koper	959.354	945.051	-1,5 %
Trst	789.640	776.022	-1,7 %
Reka	305.049	344.091	12,8 %
Benetke	593.070	528.676	-10,9 %
Ravenna	218.138	194.868	-10,7 %
Antwerpen	11.860.204	12.023.086	1,4 %
Hamburg	9.282.012	8.500.000	-7,9 %
Rotterdam	14.810.804	14.349.000	-3,1 %



Pretovor avtomobili (kosi)	2019	2020	Sprememba 20/19
Koper	705.993	617.157	-12,6 %
Barcelona	777.690	480.337	-38,2 %
Valencia	722.758	533.137	-26,2 %
Antwerpen	1.219.683	902.477	-26,0 %
Zeebrugge	2.960.339	2.191.299	-26,0 %

na za koprski kontejnerski terminal. Polovica vseh kontejnerjev namreč danes potuje po železnici.

Razvojni načrti Luke Koper

V naslednjih petih letih bomo v Luki Koper vlagali v povečevanje števila priveznih mest, skladiščnih površin ter cestne in železniške infrastrukture v pristanišču. S povečevanjem zmogljivosti in pretočnosti pristanišča bomo leto 2026, ko naj bi stekel promet na novi progi do Divače, pričakali pripravljeni in s tem povečali prednosti logistične poti preko Kopra.

V koprskem pristanišču je 34 kilometrov tirov

Pri pretovoru kontejnerjev in avtomobilov smo v zadnjih desetih letih podvojili količine. Število vlakov je danes za tretjino večje. Podoben trend pričakujemo tudi v prihodnje, zato je največ razvojnih projektov povezanih s pretovorom kontejnerjev in avtomobilov, ki smo jih v razvojnih dokumentih Luke Koper opredelili kot strateške.

Na podaljšanem prvem pomolu v smeri proti morju načrtujemo tri nove ladijske priveze za kontejnerske ladje. Gradnja

prvega se že preveša v sklepno fazo. Med njimi bo 80.700 kvadratnih metrov novih skladiščnih in manipulativnih površin. Na vsej dolžini kontejnerske obale bomo morje poglobili na – 15 metrov, površino v zaledju prvega pomola pa namenili dejavnostim, povezanim s kontejnerji. Naročili smo tudi že dve novi dvigali za pretovor kontejnerjev, tehnično podobni drugima dvema, ki smo ju montirali leta 2017 in ki omogočata pretovor največjih kontejnerskih ladij.

V kratkem bomo končali tudi gradnjo garažne hiše za šest tisoč avtomobilov. Uredili bomo dodatne odprte skladiščne površine za avtomobile na ankaranski Bonifiki. Prihodnji mesec bomo odprli nov, že tretji vhod na tovorna vozila, tako imenovani bertoški vhod. V bližini vhoda Sermin pa bo leta 2023 zrasel nov kamionski terminal.

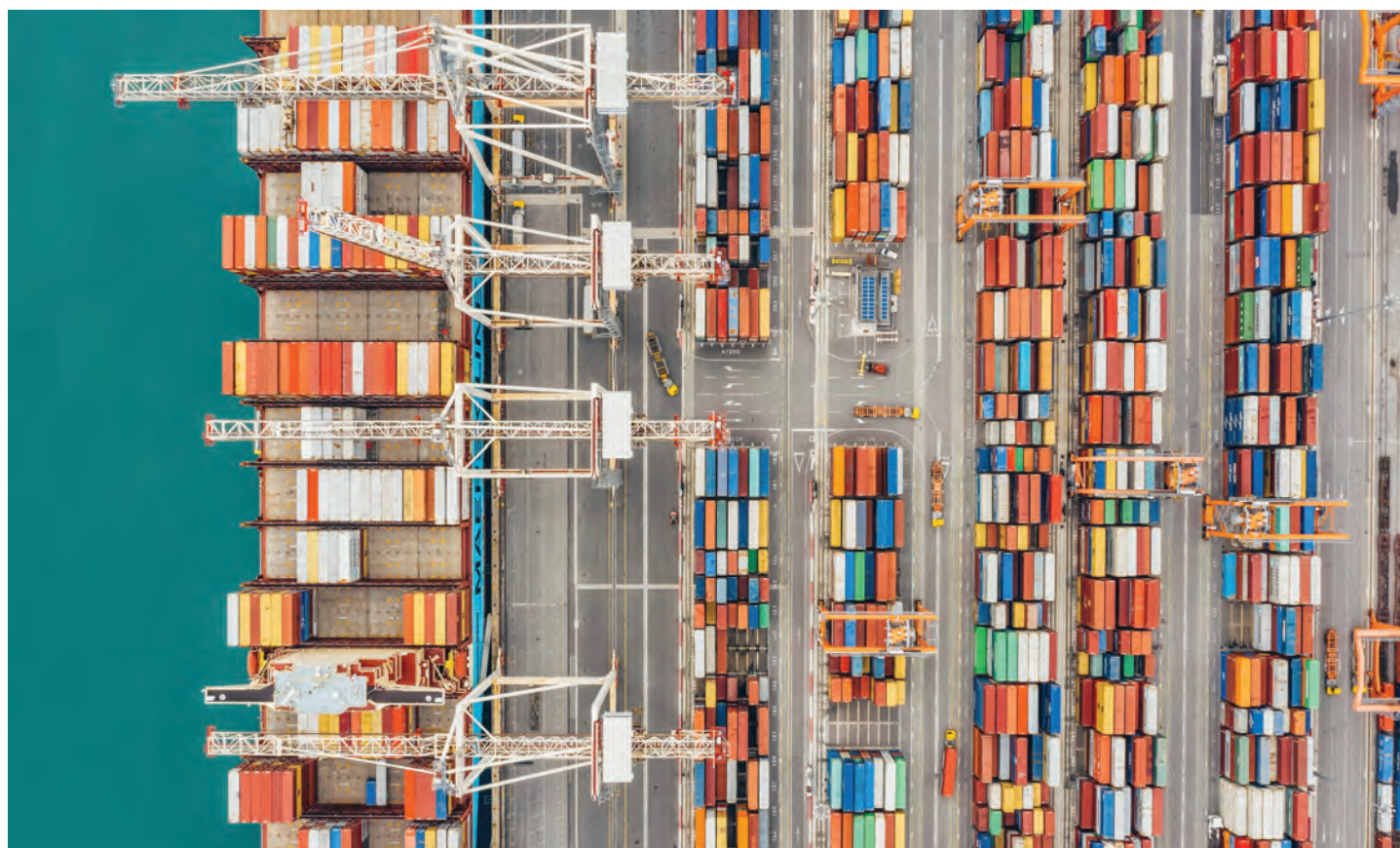
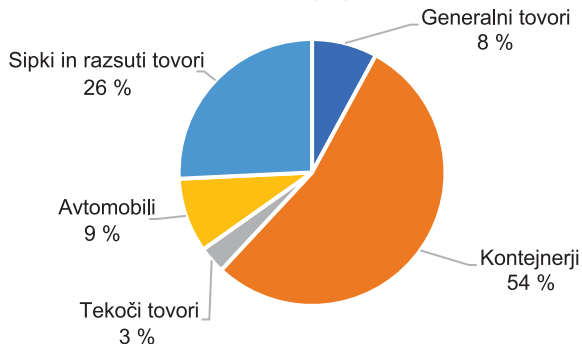
Leta 2020 so v Luki Koper pretovorili 19.898 vlakov oziroma 402.454 vagonov, kar je v skupnem seštevku pretovora 11,3 milijona ton.

Mateja Dominko
Foto: Kristjan Stojakovič,
Luka Koper

Razmerje med cesto in železnico leta 2020 v skupnem pretovoru:

58 % železnica
42 % cesta

Struktura tovora po razloženih/naloženih vagonih v 2020



Varovanje naravnega okolja je temelj

Varovanje okolja ni le skrb za zmanjševanje in preprečevanje onesnaževanja, temveč predvsem skrb za ohranjanje čistega in zdravega naravnega okolja, v katerem živimo. Skrb za okolje je temelj družbene odgovornosti na Slovenskih železnicah, česar se močno zavedamo, in zaveze po skrbi za okolje uresničujemo vsak dan, na vseh ravneh našega dela.

Prejeli smo certifikat ISO 14001 do leta 2021–2024

Da bi podjetja v skupini Slovenske železnice ohranila

uspešno poslovno sodelovanje s tujimi partnerji, so decembra lani obvladujoča družba SŽ, d. o. o., ter šest odvisnih družb, SŽ-VIT, SŽ-Infrastruktura, SŽ-Tovorni promet, SŽ-Potniški promet, SŽ-ŽIP, SŽ-ŽGP Ljubljana opravile recertifikacijo – ponovni pregled skladnosti s certifikatom – po mednarodnem okoljskem standardu ISO 14001. Težišče presoje je bil sistem ravnanja z okoljem v Službi za notranji nadzor, kakovost in okolje, ki na ravni skupine Slovenske železnice vodi in koordinira sistem ravnanja z okoljem v odvisnih družbah ter v družbah,

ki s svojimi dejavnostmi povzročajo največ negativnih vplivov v okolje, SŽ-VIT in SŽ-Infrastruktura.

Sistem ravnanja z okoljem na SŽ je skladen z zahtevami in smernicami

Poudarek recertifikacijske presoje na ravni štabnih služb SŽ, d. o. o., ter strokovnih služb v odvisnih družbah, ki so pristojne za določene glavne delovne procese, je bil na načrtovanju, spremljanju ter nadzoru nad uresničevanjem sistema ravnanja z okoljem. Na operativni

Na SŽ sistemsko urejeno varovanje okolja že od leta 1999

Pomembnosti ohranjanja naravnega okolja se je že leta 1999 zavedalo vodstvo Slovenskih železnic, ki jih je tedaj vodil generalni direktor dr. Marjan Rekar. Sprejeli so strateško odločitev v sistem vodenja vključijo zahteve o varovanju okolja po mednarodnem okoljskem standardu ISO 14001. Uresničevanje sistema ravnanja z okoljem je bilo uspešno končano leta 2002, ko so SŽ pridobile prvi certifikat po mednarodnem okoljskem standardu ISO 14001:1996. To je bil začetek kontinuiranega vključevanja področja varstva okolja v sistem vodenja.

ravni pa so presojali obvladovanje vplivov v okolje na vzdrževalnih in proizvodnih lokacijah, centrih in deloviščih vzdrževanja, ki so v Ljubljani, Mariboru, Celju, Postojni, Divači, Dobovi in Ptujju.

Sistem ravnanja z okoljem na ravni štabnih in strokovnih služb na SŽ opravljamo skladno z internimi zahtevami in smernicami, ki urejajo delovanje sistema ravnanja z okoljem. Takšna je bila tudi uradna glavna ugotovitev presojevalcev.

Vsi pregledani sklopi so bili skladni z mednarodnim okoljskim standardom ISO 14001. Pri manjših odstopanjih od okoljevarstvenih zahtev in smernic pa so presojevalci predlagali ustrezne ukrepe za njihovo odpravo. Poslovodstvo Slovenskih železnic je poročilo presoje obravnavalo in sprejelo program ukrepov, ki jih bomo uresničili do konca septembra.



družbene odgovornosti SŽ

Kaj v praksi pomeni uspešna recertifikacija?

Končno poročilo recertifikacijske presoje potrjuje, da je sistem ravnanja z okoljem v družbah skupine Slovenske železnice ustrezno oblikovan in dokumentiran ter da ga ustrezno vodimo, vzdržujemo in izboljšujemo na ravni obvladujoče družbe ter vseh odvisnih družb. Tako urejen sistem v povezavi z obvladovanjem izrednih razmer znatno prispeva k varnosti železniškega prometa.

Z okoljskim certifikatom družbe skupine Slovenske železnice zainteresirani javnosti dokazujejo, da svojo konkurenčnost gradijo na sodobni

tehnologiji in opremi, in ne na takšni, ki bi čezmerno onesnaževala okolje, ter da ob tem v celoti upoštevajo okoljevarstvene zahteve in dejavnike, ki pomembno vplivajo na poslovanje družbe.

Delo pri varovanju okolja se nadaljuje

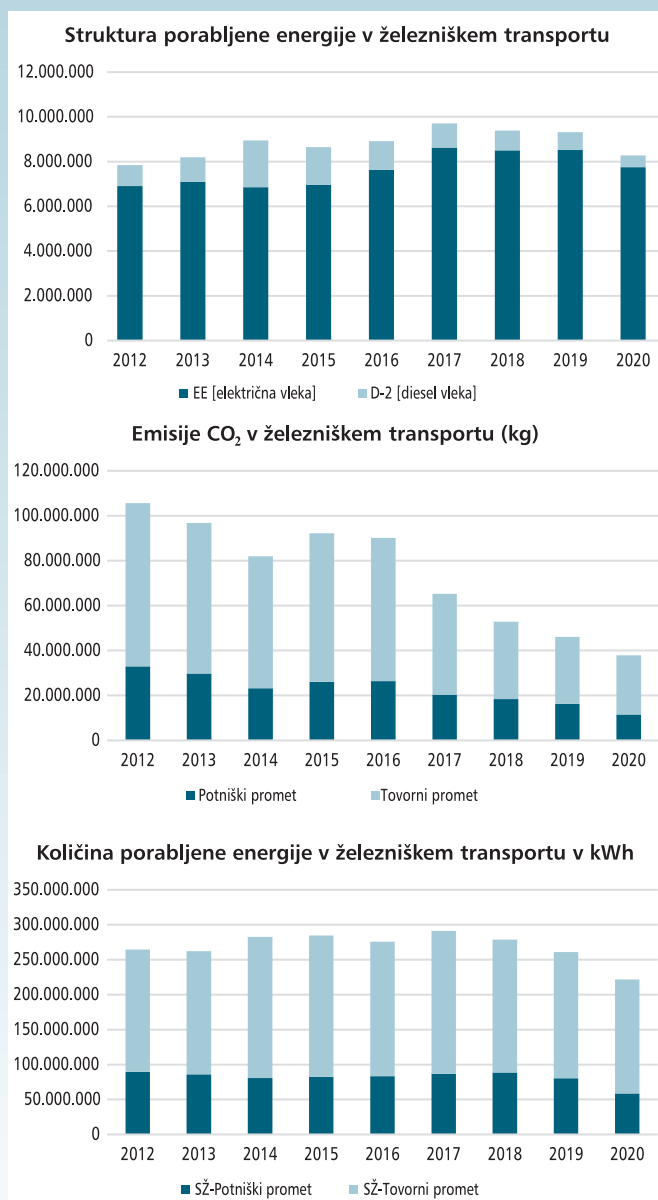
Zavedamo se, da s pridobitvijo okoljskega certifikata še nismo odpravili vseh težav, povezanih z negativnimi vplivi na okolje. Poglavitni namen sistema ravnanja z okoljem na Slovenskih železnicah je obvladovanje vseh virov onesnaževanja okolja skladno s sprejetimi zahtevami in smernicami. Poleg tega pa je pomembno nenehno

prizadevanje za izboljševanje procesov, s katerimi bomo kar najbolj uspešno in učinkovito obvladovali emisije v okolje, povečevali okoljsko in energetsko učinkovitost ter optimizirali stroške, ki so povezani z rabo energije, vode ter odpadki, ki jih ustvarimo na enoto opravljene-

ga dela. Zavedamo se tudi, da bo v prihodnje treba pri varovanju okolja izboljšati tudi nekatere systemske zahteve, ki so temelji učinkovitega sistema ravnanja z okoljem.

Franc Kosi

Porabljena energija in emisije v okolje na SŽ od 2012 do 2020



Vir: Letna poročila Slovenskih železnic



12

Aktualno



PRVAKI

#AlpsHockey



HK SŽ Olimpija osvojila ligo AHL!



Zmaji so znova osvojili prvo mesto v Alpski hokejski ligi. To jim je po zmagi nad Asiagom uspelo že drugič zapored. Tokrat so zaradi vsem znanih razlogov sicer igrali brez navijačev, vendar pa so jim ti pripravili fantastičen sprejem pred dvorano Tivoli.

Prvič Zmaji slavili pred dvema letoma

Pred dvema letoma so se Zmaji v finalu pomerili proti Brunicu. Takrat je dvorana pokala po šivih, saj se je finala udeležilo več kot štiri tisoč gledalcev. Vzdušje v letošnjem finalu pa je bilo razmeram primerno, saj so bili v dvorani na tekmi poleg funkcionarjev obeh ekip le novinarji in fotografi. Kljub temu pa sta ekipi prikazali vrhunsko hokejsko predstavo.

Prvi dve tekmi finalnega niza sta se končali z minimalnimi zmagami Zmajev, ki so odpor Italijanov strli šele po podaljških. V tretji finalni tekmi pa o zmagovalcu ni bilo dvoma. Zadnjo tekmo je po pravem slalomu med gostujočimi branilci z golom pod prečko odprl Marc Olivier Vallerand. Nadaljevala sta Žiga Pance in Žiga Pešut, ki sta z goloma v drugi tretjini kronala premoč Ljubljčanov. Tako so domači zadnjo tretjino začeli s tremi goli prednosti. Gostje so v nadaljevanju rezultat sicer znižali na 3 : 1, a jim

je za kaj več zmanjkalo moči zaradi fantastične igre HK SŽ Olimpije. Poleg tega pa je Žiga Pance štiri minute pred koncem s svojim drugim zadetkom na tekmi razblinil vse upe Asiaga in slavje se je lahko začelo.

Trener HK SŽ Olimpija, Raimo Summanen, je ob tem povedal:

»Vedno je lepo zmagati in vedno se lahko stvari obrnejo tudi drugače. Danes nismo želeli dopustiti možnosti Italijanom, saj bi se lahko vse skupaj obrnilo drugače. Zavedati se moramo, da zmage niso samo-umevne in da se je zanje vedno treba boriti. Na ekipi je bilo veliko pritiska že od začetka sezone in uspelo jim je. V končnici je bila prelomna peta tekma polfinala proti Lustenauu. Asiago je dobra ekipa, ki se ne predaja, vesel in ponosen sem na zmago naše ekipe. Tudi v finalni seriji smo veliko tvegali, in obrestovalo se nam je.«

V boj za domačo zvezdico

Za Ljubljčanane sezone še ni konec, saj so po samo nekaj dneh prekržali palice z večnimi tekmeci za naslov državnega prvaka, Jeseničani. Tekme z železarji skoraj nikoli ne razočarajo in zmaji imajo z njimi iz letošnje sezone še kar nekaj neporavnanih računov.



Foto: Miško Kranjec



Prvi vlak skozi predor Karavanke





Skozi južni portal karavanškega predora je po sedmih mesecih temeljite obnove zapeljal prvi vlak. Seveda ne gre za vlak, ki vozi v rednem prometu, temveč za posebni vlak avstrijskega podjetja Swietelsky za polaganje tirov.

Z vlakom so v nekaj urah položili pragove in tirnice skozi ves 7975 metrov dolg predor. Več kot 200 metrov dolgo kompozicijo proizvajalca Plasser & Theurer sestavljajo:

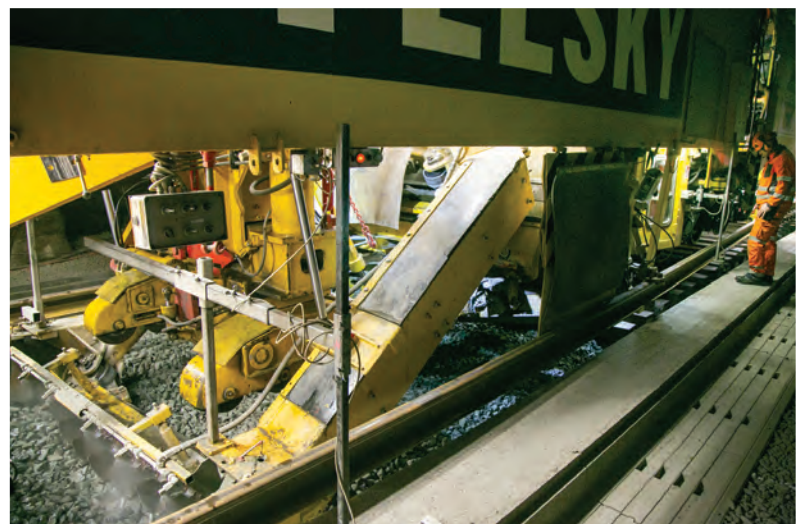
- tričlenski stroj za menjavo tirnic, pragov in čiščenje gramoza v gibanju,
- vagoni za prevoz pragov,
- dizel-elektro generator in druge naprave za delovanje vlaka,
- ventilatorji za delo v predoru.

S strojem upravlja 25 ljudi, ki lahko namestijo okrog 1800 metrov tirov na uro.

Obnova 116 let starega predora je bila nujna, saj ni več ustrezal sodobnim varnostnim in tehničnim standardom, močno pa ga je načel tudi zob časa, predvsem voda, ki je pronicala skozi kamniti obok. Predor bo po obnovi enotiren, kar zaradi drugih sprememb bistveno višje hitrosti, ne bo vplivalo na njegovo prepustnost. Pred obnovo je bila hitrost omejena na 60 kilometrov na uro, po prenovi pa bo najvišja dovoljena hitrost 120 kilometrov na uro.

Rekonstrukcijska dela opravlja avstrijski Strabag, pri njih pa sodelujejo pa tudi mnogi slovenski podizvajalci. Dela bodo v celoti končana septembra in bodo obsegala obnovo oboka, popolno obnovo spodnjega in zgornjega ustroja proge, drenažo, namestitve novih signalnovarnostnih in komunikacijskih naprav in povezav ter ureditev tehničnih prostorov ter varnostnih prostorov, ki bi jih uporabljali, če bi se v predoru zgodila nesreča.

Miško Kranjec





Zaposleni v Dobovi so po duši pravi železničarji, ki se dobro zavedajo svoje odgovornosti, ki jim jo je zaupalo podjetje. Na fotografiji Matej Lisec.

Železničarji na obmejni postaji Dobova

Avtor fotografij je Sanchin

Dobova je na slovenskem železniškem zemljevidu zapisana z velikimi črkami. Med drugim delo na železniški postaji zaznamuje to, da je izjemno pomembna vstopna in izstopna točka za potniške in tovarne vlake na mejnem prehodu na evropski schengenski meji. Med temeljne značilnosti postaje Dobova spada nedvomno to, da je stičišče dveh sistemov napajanja voznega omrežja, hrvaškega 25 kV in enosmernega slovenskega 3 kV. Na delo pomembno vpliva tudi mejni nadzor slovenske in hrvaške policije nad potniki in tovorom, ena od pomembnih značilnosti pa je tudi nujna nenehna intenzivna komunikacija s številnimi prevozniki in različnimi službami in drugimi deležniki v železniškem sistemu.

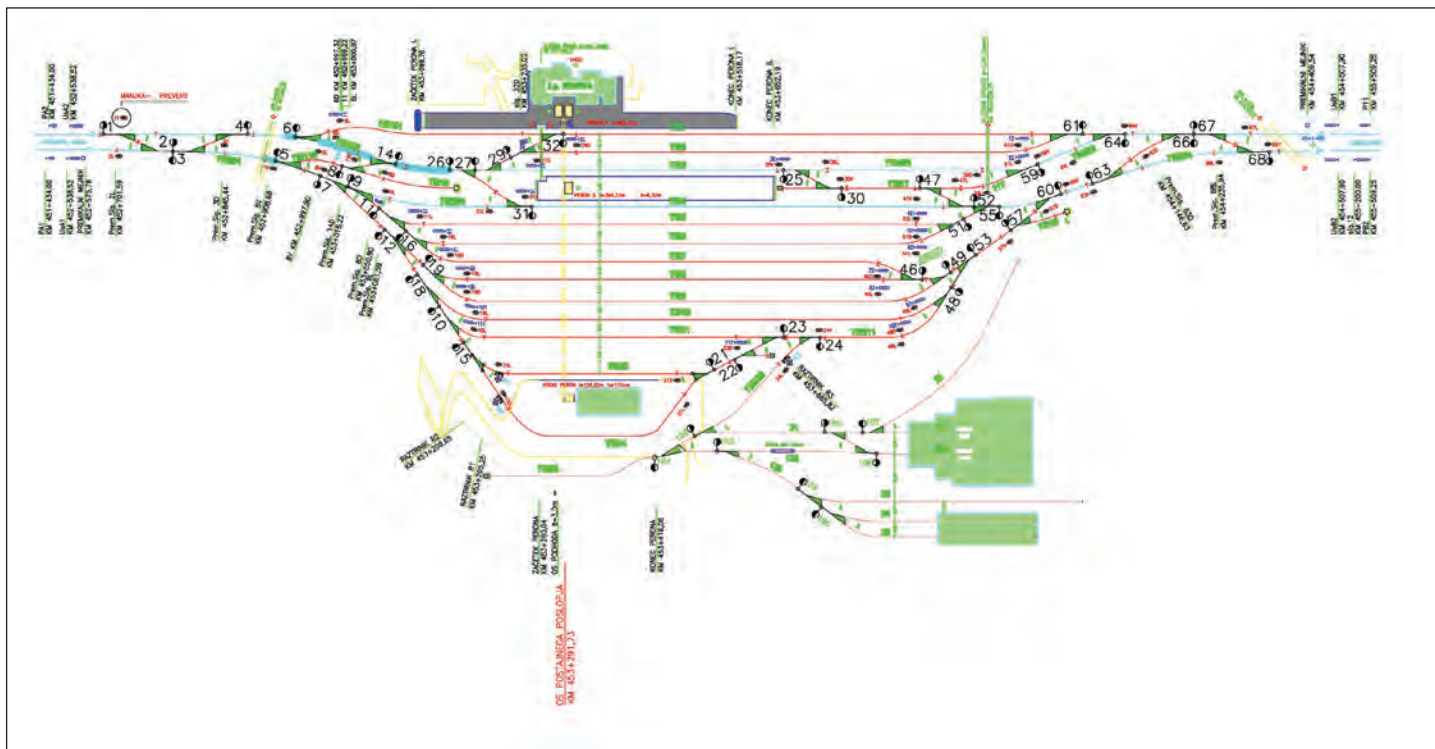


Stane Klenovšek, Žan Dornik in Klemen Kantužar so del ekipe SŽ-Tovornega prometa, ki opravljajo delo neposredno na terenu, in sicer menjavo lokomotiv, prestavitev in sestavljanje vlakov, premik v vzdrževalni center SŽ-VIT, odstavitve in dodajanje vagonov.

Uspehi ekipe, ki dela v Dobovi, pa so tudi rezultat preteklega dela, ko je bila ob rekonstrukciji in zgraditvi novih objektov delno spremenjena tirna slika. Ta omogoča bistveno bolj fleksibilno delo in oblikovanje več različnih vlakovnih poti. Veliko zaslugo za omenjene spremembe ima, zdaj žal že pokojni, Franc Pavlič, ki je pri oblikovanju tirne slike prisluhnil prometnikom in s

svoyo vztrajnostjo dosegel, da so jo projektanti prilagodili po pripravljenem predlogu s terena. S tem so bili narejeni veliki koraki k večji prepustnosti postaje in večji varnosti v železniškem prometu. Kot so povedali na postaji, pa je zaradi obsega prometa čas za nove spremembe in posodobitve. Čez postajo Dobova vozi več prevoznikov in ob povečevanju obsega prometa

se pojavljajo določene težave, denimo ker pri razporeditvi tirov na postaji ni dodatnih tirnih zvez ali več slepih tirov za gariranje lokomotiv. Nezadovoljstvo prevoznikov, ki se kdaj pa kdaj pojavlja, poskušajo reševati sproti z učinkovitim usklajevanjem, dogovarjanjem in nenehnim iskanjem rešitev.



Postaja Dobova spada v I. rang. Občutno več kot podnevi je na postaji tovornih vlakov ponoči, ko je intenzivnost dela še večja. Na postaji ustavljajo tudi slovenski in hrvaški potniški vlaki. Med Slovenijo in Hrvaško za zdaj vozita dva mednarodna vlaka, iz Hrvaške na dobovsko postajo pripelje en potniški vlak na dan, iz notranjosti Slovenije pa dvajset potniških vlakov. Potnikov je sicer za zdaj razumljivo manj, vendar pa kljub temu, zaradi značilnosti postaje, ostajajo nespremenjeni vsi drugi vidiki, kot sta denimo nadzor, ki ga opravlja Policija, in delo različnih železniških služb.



Na postaji Dobova svoje delo pri pregledovanju tovornih in potniških vlakov opravljajo slovenski in hrvaški policisti. Na mejni policijski postaji Dobova dela 85 slovenskih policistk in policistov.

Na postaji Dobova na Selski cesti imajo prostore zaposleni SŽ-Infrastrukture in SŽ-Tovornega prometa, ki jih je po številu tudi največ, ter SŽ-VIT in SŽ-ŽIP. Delo pa se prepleta med vsemi podjetji v skupini SŽ, tako SŽ-ŽIP skrbi za čiščenje in prodajo vozovnic v trafiki, SŽ-VIT za vleko vlakov, SŽ-Potniški promet za prevoz potnikov itn. Da delo v tako kompleksnem sistemu lahko neovirano teče, je pomembna tudi tehnična podpora. To zagotavljajo zaposleni iz Službe za gradbeno dejavnost, Službe za elektroenergetiko in signalnovarnostne naprave ter zaposleni, ki skrbijo za računalniško opremo. Delo ne bi bilo opravljeno tudi brez premikačev, vozovnih preglednikov in številnih drugih.



Bernard Sever med usklajevanjem dela s hrvaškim prevoznikom v CP Dobova.



Anton Košir in Maja Derstvenšek skrbita, da je množica podatkov, ki jih ustvarijo pri delu na postaji, ustrezno računalniško evidentirana, obdelana in dosegljiva vsakemu, ki bi jih potreboval.

Skupaj na postaji dela 77 zaposlenih v skupini SŽ, več deset pa se jih vsak dan zvrsti na postaji iz različnih organizacijskih enot iz skupine SŽ ter drugih prevoznikov. Poleg slovenskih železničarjev so na postaji tudi zaposleni HŽ Cargo. Za neovirano delovanje postaje Dobova je učinkovito sodelovanje različnih služb izjemno pomembno. Pomembne so tako osnovne dejavnosti kot podporne službe, brez katerih dela na postaji ne bi bilo mogoče opravljati. Pomembno je tudi učinkovito sodelovanje s Policijo, ki ima na postaji mejno policijsko postajo, v kateri dela 85 policistov in policistov.



»Dinamično delo na postaji Dobova od prometnikov zahteva polno osredotočenost, da lahko zagotavljajo optimalno uporabo virov na postaji,« pravi prometnik Robert Medved.



Zaposleni imajo prijetno in čisto okolje, kar zagotavlja podjetje SŽ-ŽIP. Ključne pri tem so natančne, marljive in prijazne sodelavke. Na fotografiji je Mateja Kranjc.



Prometniki Center vodenja prometa Dobova imenujejo kar mali Pentagon. V njem, kot pravijo, »kreirajo železniške zgodbe«, se pri delu dogovarjajo z osmimi prevozniki na SŽ in devetimi na HŽ, usklajujejo menjavanje lokomotiv, zamenjevanje strojevodij. Pri delu je namreč ogromno koordinacije, saj glede na razmere v prometu koordinirajo vožnje vlakov več sosednjih in drugih železniških uprav, Avstrije Italije, Srbije, Madžarske in Hrvaške. Poleg tega tesno sodelujejo z glavno operativo v Ljubljani.



Igor Budič in Martin Hanželič sta v turnusu in s svojimi sodelavci opravljata delo na signalno varnostnih napravah. SV Sevnica skrbi za redna vzdrževanja ter odpravo motenj in napak na napravah.



Samostojni strokovni sodelavec Anton Popelar je bil med drugim tudi prometnik, zato zelo dobro pozna delovanje postaje. Vodja postaje je namreč pomembna vez med Dobovo in Ljubljano. Poleg drugega mora biti vodja postaje samozavesten strokovnjak na svojem področju in, kot pravijo zaposleni na postaji, tudi neke vrste psiholog, da druge motivira za učinkovito delo.



Za optimalno delovanje postaje je pomemben učinkovit preplet dela več strokovnjakov. Na fotografiji Andrej Vresk med pregledovanjem tovornega vagona.



Sandi Stegne, Rudi Motore in Silvo Rimc iz SGD Sevnica s svojo ekipo skrbijo za zgornji stroj proge in tirne naprave.



Anton Popelar: »Na postaji Dobova nenehno usklajujemo vožnje osmih slovenskih in devetih hrvaških prevoznikov. Izjemno intenzivna komunikacija in nenehno usklajevanje sta tisto, kar delo prometnika v Dobovi loči od dela prometnikov na drugih postajah v notranjosti Slovenije. Izzive, ki se zaradi tega pojavljajo, v Dobovi uspešno obvladujemo, vendar pa bi nam za še boljše delovanje postaje nedvomno močno koristili dodatni slepi tiri za gariranje lokomotiv. Zelo koristna pa bi bila denimo tudi aplikacija, v katero bi različni prevozniki, ki vozijo vlak na primer iz Hrvaške v Italijo, zapisovali svoje potrebe, potovalne čase, načrtovane prihode itn. Tako bi lahko v vodenju prometa še bolj optimalno načrtovali, zagotovili še boljše storitve ter pohitrili delo. V Dobovi dela dobra ekipa, ki je tesno povezana in lahko zato dosega dobre rezultate.«

Pri delu na postaji, na kateri je treba usklajevati toliko dejavnikov, pa se razumljivo pojavljajo tudi določene težave, ki jih zaposleni redno rešujejo in od njih zahtevajo še več energije in iznajdljivosti.

Mednje sodijo, na primer, da določeni prevozniki ne sporočajo menjav lokomotiv pravočasno, dnevno spreminjajoče se številke vlakov, različni začetki dela strojevodij na posameznih lokomotivah, zlasti ko je v vlaku več lokomotiv, kar vpliva na hitrost odvažanja vlakov s postaje.



Ekipa SŽ-Potniškega prometa pred odhodom potniškega vlaka proti Brežicam. Z leve proti desni, Patricija Mlinarič, Ines Podgoršek, Uroš Mesojedec in Branka Požun.

Zaposleni v Dobovi so po duši pravi železničarji, ki se dobro zavedajo svoje odgovornosti, ki jim jo je zaupalo podjetje. Pri svojem delu so natančni, ambiciozni, vestni in tudi samoiniciativni. Tako korekten odnos, ki ga sami zagotavljajo pri delu, pričakujejo tudi od delodajalca.

Tako dinamično delo, kot ga opravljajo na postaji Dobova, zahteva polno osredotočenost, da lahko zagotavljajo optimalno uporabo virov na postaji. Kot pravijo, je le tako mogoče v Dobovi zagotoviti največjo prepustnost in varnost v železniškem prometu.



Janko Petrovič, Boris Zabasu in Matjaž Kosar so del ekipe EE Zidani Most, ki je za vzdrževanje voznega omrežja na voljo vse leto, 24 ur na dan.



Božidar Jazbec iz TK Zidani Most skrbi in nadzira delovanje telefonskih povezav in neoviranega video nadzora 24 ur na dan.

Foto: Sanchin

“

Zaposleni na postaji v Dobovi neposredno pomembno prispevajo k uspešnosti poslovanja Slovenskih železnic, tega se zavedajo in tako tudi delujejo. Kot so poudarili, je za učinkovito koordinirano delo v takšnem sistemu pomemben vsak posameznik. Ob miselnosti, ki poudarja tak pristop, pa so delovni uspehi zagotovljeni.

Začetek cepljenja zaposlenih na Slovenskih železnicah

Slovenske železnice spadajo med slovensko kritično infrastrukturo, zato se imamo možnost zaposleni v podjetjih v skupini SŽ cepiti prej, kot bi bilo to mogoče ob upoštevanju starostnih in drugih kriterijev nacionalne strategije cepljenja.

Prva skupina železničarjev na vrsti v začetku maja

Cepljenje za zaposlene na Slovenskih železnicah se je začelo v prvih dneh maja. Nanj smo se lahko do 19. aprila prijavi v svojih delovnih enotah. To

je do roka storilo več kot 2400 zaposlenih. Prve zaposlene na SŽ so cepili v vojašnici Edvarda Peperka v Ljubljani.

Slovenske železnice si prizadevajo zagotavljati varno delovno okolje, zato je cepljenje priporočeno. Je namreč enostaven, varen in najučinkovitejši ukrep za zaščito pred COVID-19. Ščiti namreč ne le cepljene posameznike, temveč z zmanjševanjem širjenja bolezni tudi druge. Ključno je, da zaščitimo svoje zdravje ter tudi zdravje sodelavcev, naših družinskih članov, prijateljev, sosedov in znancev.

WWW.ELEKTRONIK-INVENT.COM



KAKO LAHKO POMAGAMO?

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

ELEKTRONIK INVENT
elin@t-2.net



Ali sem po cepljenju takoj zaščiten in zame previdnostni ukrepi ne veljajo več?

Zaščita se predvidoma vzpostavi 7 ali 14 dni po drugem odmerku (glede na vrsto mRNA cepiva) oziroma 21 dni po prvem odmerku cepiva AstraZeneca. Za zaščito sebe in drugih še naprej upoštevajmo previdnostne ukrepe.

Ali ima cepivo kakšne neželene učinke?

Tako kot vsako cepivo, ima lahko tudi cepivo proti covidu-19 neželene učinke, vendar so blagi in prehodni. Med najpogostejše poročane neželene učinke sodijo bolečina, oteklina in rdečina na mestu cepljenja, utrujenost, glavobol, bolečine v mišicah in sklepih, slabost ali bruhanje, oteklina bezgavk, mrzlica ter povišana telesna temperatura, ki pa so blagi in prehodni.

Kaj pomeni »kolektivna« imunost? Kako jo lahko dosežemo?

Kolektivna imunost pomeni posredno zaščito pred nalezljivimi boleznimi. Nastane, kadar je velik delež ljudi imun na okužbo, s tem pa so pred okužbo zaščiteni tudi neimuni posamezniki.

Več strokovnih informacij o cepljenju, ki so jih pripravili slovenski in tuji strokovnjaki, lahko dobite na spletni strani

Nacionalnega inštituta za javno zdravje <https://www.nijz.si/sl/cepljenje-covid>



Povezava do informacij o cepljenju NIJZ



Povezava do portala www.cepimo.se



Velika Britanija

Raziskava o potovalnih trendih po COVID-19 v Veliki Britaniji

V raziskavi o potovalnih navadah, ki jo je aprila izdelala britanska Campaign for Better Transport, so več tisoč Britancev spraševali, katere oblike prevoza so za različne dejavnosti uporabljali pred pandemijo in katere nameravajo uporabljati po odpravi vseh omejitev.

Med drugim so ugotovili, da bodo tudi v prihodnje avtomobili ostali najbolj priljubljena oblika potovanja. Delež tistih, ki bodo za potovanja izbrali avtomobile, se je celo nekoliko povečal.

Analiza je pokazala, da odrasli po odpravi vseh omejitev ne načrtujejo večjih sprememb pri potovanjih, kar pomeni, da osebni avtomobili ostajajo prevladujoča oblika prevoza. Primerjava je pokazala, da naj bi Britanci avtomobile uporabljali:

- za približno za polovico potovanj oziroma prevozov, povezanih z nakupovanjem, 50 odstotkov v primerjavi z 49 odstotki pred pandemijo,
- za prostočasne dejavnosti, 54 odstotkov v primerjavi z 52 odstotki,
- za osebne opravke, 53 odstotkov v primerjavi z 52 odstotki,
- za vožnjo do izobraževalnih ustanov, 19 odstotkov pred epidemijo in 22 odstotkov po odpravi vseh omejitev.

Približno enak delež Britancev načrtuje uporabljati javni prevoz po odpravi omejitev. Večje spremembe pa so opazili pri pripravljenosti za delo na lokaciji zaposlovalca. Ugotovili so, da je pred pandemijo 65 odstotkov vprašanih delalo primarno na lokacijah zaposlovalcev, medtem ko namerava to nadaljevati le 53 odstotkov vprašanih.

Z vidika prevoznikov v javnem prometu pa je zanimivo tudi to, da so se na vrh seznama želja oziroma predlogov vprašanih za spodbuditev večje uporabe javnega prevoza uvrstili: manj gneče, cenejše vozovnice in bolj optimizirane poti.

Vir: BetterTransport.org.uk

Raziskava je dostopna na povezavi:



Francija

Prvi vlaki na vodikov pogon v Franciji

Potniški del Francoskih železnic, SNCF Voyageurs, je aprila pri podjetju Alstom naročil prvih dvanajst vlakov na kombinacijo električnega pogona in pogona na vodik. To je zgodovinski korak k zmanjševanju emisij CO₂ v železniškem prometu ter razvoju tehnologije uporabe vodika kot pogonskega sredstva. Pogodba je vredna okrog 190 milijonov evrov in je rezultat večletnega prizadevanja več deležnikov.

Alstomov vlak na električno-vodikov pogon, Coradia Polyvalent H2, izpolnjuje zahteve francoskega železniškega omrežja in ima avtonomijo do 600 kilometrov na neelektrificiranih odsekih železniškega omrežja. Štiričlenski vlak, dolg 72 metrov, ima 218



sedežev ter enako zmogljivost in raven udobja kot različica z dvojnim električno-dizelskim pogonom.

Vir: Alstom

Animacija je dostopna na povezavi:



Avstrija

Kmalu štiriritirna proga Dunaj–Linz

Avstrijske železnice so napovedale načrte za dokončanje obnove štiriritirne proge Dunaj–Linz z zgraditvijo štirih novih tirov na štirikilometrskem odseku vzhodno od glavne postaje v Linzu.

Zahodna proga je bila nadgrajena v štiriritirno leta 2017, od Dunaja do postaje Linz Kleinmünchen, in vključuje tudi šestdeset kilometrov dolgo progo za visoke hitrosti med Dunajem Meidlingom in St. Pöltnom.

Štirikilometrski odsek Linz Kleinmünchen–Linz Signalbrücke pa je za zdaj dvotirna železniška proga, kar povzroča težave z njeno prepustnostjo, saj si jo delijo hitri potniški vlaki Railjet in ICE ter



počasnejši regionalni vlaki, vlaki mestne železnice ter tudi tovorni vlaki.

Avstrijske železnice pa so napovedale tudi že načrte za štiriritirno progo zahodno od Linza do Welsa.

Vir: IRJ



Z vlakom na Tesenik

Pohodniki in kolesarji se z vlakom odpravimo v idilično gorsko vasico Tajsenek (Theissenegg, 1121 m, 216 prebivalcev), ki je bila leta 2000 proglašena za najlepšo vas na avstrijskem Koroškem, naslednje leto pa še za najlepšo cvetlično vas v Avstriji.

Teminjski jarek (Twimberger Graben)

Labotska dolina (Lavanttal) je dobila ime po reki Labotnici (Lavant), ki izvira pod najvišjim vrhom Jezerskih Alp (Seetaler Alpen), Červenica (Zirbitzkogel, 2396 m) in se izliva v Dravo pri Labotu (Lavamünd), v

bližini Dravograda. Slovensko ime gore Červenica se nanaša na bujno rastje rjastega sleča (*Rhododendron ferrugineum*), ki raste v bližnji okolici vrha. Nemško poimenovanje pa izhaja iz staroslovenske besede v nemškem zapisu, »zirbiza«, v pomenu rdeče planine. Labotska dolina se med naseljema Teminje (Twimberg) in Sv. Jedert (Sankt Gertraud) zoži v Teminjski jarek, ki dolino deli na zgornjo in spodnjo. Leta 1900 je bila skozi dolino speljana Labotska železnica, vendar zdaj potniški vlaki iz Celovca in Pliberka vozijo samo še do mesta Volčji breg ali Volšperk (Wolfsberg), ki leži južno od Teminjskega jarka in je središče doline ter sedež okraja.

Tesenik ali Tajsenek (Theissenegg)

Izvirno slovensko ime vasi je Tesenik in izhaja iz pridevnika »tesen«. Verjetno se nanaša na tesno dolino v Teminjskem jarku, nad katero se dviga zaobljeno gorsko sleme, na katerem leži vas. Kraj je bil v dokumentih prvič omenjen 1288 z imenom Teisenich, nato 1347 kot Tezenich in leta 1464 kot Theissenneck. Slovensko poimenovanje Tajsenek izvira iz sredine 19. stoletja, ko je bila celotna vojvodina Koroška za krajši čas uradno dvojezična. Vaška župnijska cerkev je bila najprej posvečena svetemu Andreju in šele od 1754 sveti Magda-

leni. Leta 1480 se je utrjena cerkev uspešno obranila napada Turkov, zato so v vasi sredi 18. stoletja v zahvalo postavili kip svetega Albina. Tesenik je 1812 dobil svojo šolo, ki se je 1940 preselila v sedanje šolsko poslopje. Stavbo zdaj zaradi premajhnega števila učencev uporabljajo kot klubsko hišo. Tesenik predstavljajo kot evropsko cvetlično vas, saj je na natečaju Entente Florale Europe leta 2001 dosegel drugo mesto. Vas je stičišče markiranih in kolesarskih poti ter je priljubljen cilj pohodnikov in kolesarjev. S Tesenika imamo v jasnem vremenu lep pogled na Labotsko dolino, Svinško planino (Sausalpe) in Červenico.

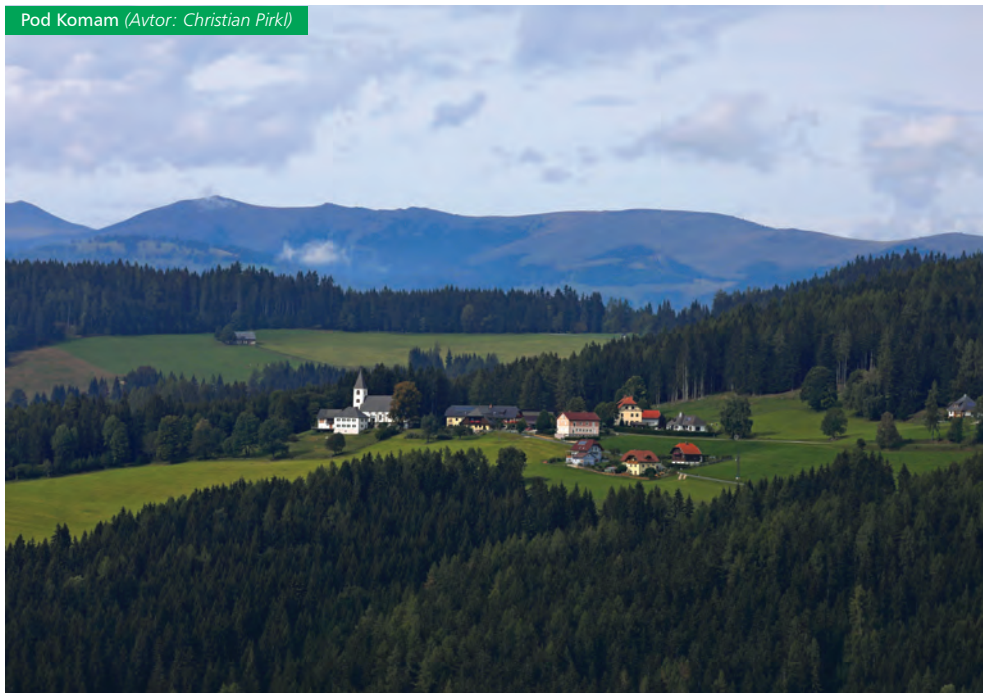


Železniška postaja Volčji breg



Vlaki na postaji Volčji breg

Pod Komam (Avtor: Christian Pirk)



Kip Sv. Albina na Teseniku (Avtor: Johann Jaritz)

Z vlakom iz Slovenije

Do železniške postaje Pliberk (Bleiburg) se pripeljemo po Dravski železnici iz smeri Maribora (z vlakom SŽ) ali Beljaka, nato pa vožnjo nadaljujemo po Podjurski in Labotski železnici do Volčjega brega (40 minut, nadmorska višina 463 metrov). Kolesarji se zapeljemo po Labotski kolesarski poti R10 skozi naselja Sele (Zellach) in Braniče-Sv. Jedert (Frantschach-Sankt Gertraud). V Teminjskem jarku zavijemo desno in se po strmi in ovikasti asfaltirani cesti skozi Prednji Tajsenek (Vordertheisenegg) povzpemo do cerkve Sv. Magdalene na Teseniku (1121 m, skupaj 13 km, uro

in pol za vzpon, 45 minut za spust). Pohodniki se do naselja Braniče-Sv. Jedert pripeljemo z avtobusom (5 km, 15 minut). Pri cerkvi Sv. Jederti (503 m) se prične markirana pot 551a, po kateri se skozi Prednje Limbiče (Vorderlimberg) povzpemo na Tesenik (2 uri in 15 minut hoje). Turo nadaljujemo po slemenju mimo kapelice z imenom Škofov križ (Bischofkreuz, 1244 m), do koder je po asfaltirani cesti ali po Labotski visoki poti (markirana pot 551) štiri kilometre (20 minut vožnje s kolesom ali 50 minut hoje). Na križišču cest in poti v bližini kapelice je počivališče s klopjo, od koder imamo v jasnem vremenu čudovit pogled na Goli-

co (Koralpe), Labotsko dolino in Červenico, ki se dviga nad bližnjo kočo. Ob vrnitvi v Braniče-Sv. Jedert se spustimo po asfaltirani cesti skozi vas Pod Komam (Kamp, 1182 m) in po pobočju doline Limbiškega potoka (Limbergbach). Razdalja znaša trinajst kilometrov (33 minut vožnje s kolesom).

Pohodniki si pot skrajšamo po markirani bližnjici, ki se prične Pod Komam in konča v dolini pri izlivu Limbiškega potoka (skupaj 2 uri hoje).

Želim vam prijetno turo!

Rado Smerdel



Paša na Teseniku

Labotska proga v Teminjskem jarku (Avtor: Naturpur)



Koča pri Škofovem križu



Zapustil nas je najstarejši aktivni godbenik v Sloveniji



Zapustil nas je prijatelj, naš veliki vzornik in najstarejši aktivni godbenik v Sloveniji, Rudolf Glavač starejši. V Godbi Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta, ki bo prihodnje leto stara 120 let, je aktivno igral 85 let. Kot je večkrat povedal, sta ga nadvse veselila železnica in glasba. Godbenikom se je pridružil davnega leta 1936, star komaj 13 let. Med godbenike iz Zidanega Mosta naj bi ga zvabilo to, da so v domačem kraju, ko je bil še otrok, večkrat glasno igrali muzikanti, ki jih je najemal tam živeči zdravnik ob rojstnih dneh svoje žene. Rudolf Glavač je zadnja leta v Godbi igral činele in boben, pred tem pa rog. Poleg tega pa je znal igrati tudi trobento in harmoniko. Rudolf je bil tudi ponosen železničar, iz železničarske družine, ki je bogato tradicijo železničarskega poklica

prenesel na naslednje generacije.

»Želim vam, da bi še dolgo igrali in da bi vas veliko dočakalo sto let!«

Pred petimi leti, ko je praznoval osemdesetletnico aktivnega igranja v Godbi Slovenskih železnic, smo zanj, kot najstarejšemu aktivnemu godbeniku pri nas, pripravili koncert. Takrat je kot 93-letnik prejel eno od mnogih priznanj v svoji bogati ljubiteljski glasbeni kariери, Adamičeve plaketo, odigral solistični komad, ter nam vsem godbenikom in godbenicam v svojem slogu zaželel: »Želim vam, da bi še dolgo igrali in da bi vas veliko dočakalo sto let!«

Godbeniki se ga bomo spominjali kot izjemnega človeka, urejenega gospoda, ki ga kljub svojim visokim devetdesetim



letom nista zapustili energija in pristna pozitivna nagajivost. Od njega smo se naučili velikega pomena spoštovanja bogate kulturne tradicije ter vztrajnosti in poguma. Bil je naš prijatelj, ki nam je pokazal velik pomen povezovanja ter pomen Godbe, kot tesne skupnosti, ki presega delitve na leta. Kot smo ga poznali mi, je Rudolf Glavač na svet okrog sebe gledal pomirjen s sabo in z ljudmi, ki smo ga obkrožali.

Za godbenice in godbenike iz Zidanega Mosta bo vedno ostal legenda!

Godbenice in godbeniki Godbe Slovenskih železnic

Z Rudolfom Glavačem smo se za Novo progo o njegovem življenju in delu na železnici pogovorili leta 2016.

Do intervjuja lahko dostopate na povezavi:



26 Železniška dediščina

Rudolf Glavač:

»Z ajzenponarjem se je hotela poročiti vsaka ženska.«

»Zajzenponarjem se je hotela poročiti vsaka ženska.«

»Zajzenponarjem se je hotela poročiti vsaka ženska.«

27 Železniška dediščina

Rudolf Glavač:

»Zajzenponarjem se je hotela poročiti vsaka ženska.«

»Zajzenponarjem se je hotela poročiti vsaka ženska.«



ZDA slovenski
GOVB
podčlovek
Odličje
BOJNA
ADAMIČA
Rudolfu Glavaču
za izjemne zasluge na postroju slovenskega gorniškega
september 2016
Miroslav



Rudolf Glavač starejši
Foto: Miško Kranjec



LGEU 228184 2
2261
MGW. 30480 KGS
TARE. 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU.CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

256097 8
2261
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

CATU 200113 0
2261
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

LGEU 219748 0
2261

222190 8
2261
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

CARU SE 226714 4
2210
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
PAYLOAD 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

WSCU 320995 8
2261
M. G. W. TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

112189 9
2261
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

LGEU 211738 5
2261
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

211752 7
2261
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

LGEU 200919 8
2261
MAX. GR. TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

WSCU 134887 2
2261
M. G. W. TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

211506 2
2261
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

224631 3
2210
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.

218548 1
2210
MAX. GROSS 30480 KGS
TARE 4220 LBS
NET 26260 KGS
CU. CAP. 33.1 CUM
1.170 CU.FT.