

# **Novaproga**

Revija Slovenskih železnic

**DOBRODOŠLI V EVROPSKEM  
LETU ŽELEZNIC!**



tir

1

Kočevje  
LP 4473

07:51



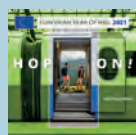
Prihod drugega jutranjega potniškega vlaka iz Kočevja na ljubljansko železniško postajo. (foto: Miško Kranjec)

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 prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 19. 2. 2021



Leto 2021 je Evropska komisija označila za evropsko leto železnic.



## Aktualno

Dobrodošli v evropskem letu železnic!

2



## Aktualno

Kje vozijo novi potniški vlaki?

5



## Aktualno

Investicijski gradbeni projekti na naših progah

10



## Fotoreportaža

Prenova karavanškega predora v polnem teku

14



## Kadri

Kaj določa novi Kodeks ravnanja skupine Slovenske železnice?

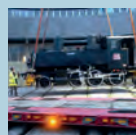
18



## Reportaža

Z vlakom na Gundiše

24



## Zanimivosti

Lokomotiva 153-006 v Kočevju

26



1

## Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik

Dobrodošli v evropskem letu železnic! Da je železniški promet varen in trajnosten, si že dalj časa prizadevamo ozaveščati javnost predvsem železničarji in zaposleni v podjetjih, ki poslujejo v železniški industriji. V transportnem sektorju bo v prihodnje železnica, kot napovedujejo mednarodni strokovnjaki iz prometnega sektorja, pridobivala na deležu v primerjavi z drugimi oblikami prevoza. Kar je še posebej pozitivno, je to, da je železnica med drugim tudi najbolj okolju prijazna oblika javnega prevoza. V vsem segmentu prometa v Evropi železnica prispeva zgolj 0,4 odstotka emisij toplogrednih plinov. Delež cestnega prometa, za primerjavo, pa je več kot 71 odstotkov. Institucionalna podpora našim prizadevanjem za promocijo železniškega transporta na najvišji ravni, na ravni Evropske unije, je izjemno pomembna, saj pomaga spremeniti razmišljanje o vlogi železnice v sodobni družbi in povečuje zavedanje o vključevanju skrbi za okolje v vse elemente našega dela. Letos bo tako v evropskem medijskem prostoru bistveno več poudarka na železnicah, več bo promocije, več prireditev, povezanih z železnicami v državah članicah, kar med drugim pomeni, da bodo bolj vidna tudi naša stališča in izzivi, s katerimi se srečujemo železničarji.

Letošnje leto pa je pomembno tudi z več drugih vidikov. Praznujemo namreč trideset let samostojnosti in torej tri desetletja delovanja železnice pod samostojno slovensko upravo. O pomembni vlogi železničarjev pri osamosvojitvenih naporih smo v Novi progi že pisali, letos pa bo še več priložnosti, da bomo tudi tej temi namenili prostor v reviji in se spomnili dejanj, ki so v mozaiku hibridnih pritiskov na nekdanje oblasti omogočile, da smo danes samostojni, in o svoji prihodnosti odločamo v uspešnem logističnem podjetju.

Skupino Slovenske železnice je do konca preteklega leta zapustilo več sto železničark in železničarjev, vključenih v tako imenovane ukrepe mehkega zmanjševanja števila zaposlenih. Tako je bilo v skupini SŽ konec leta 6924 zaposlenih. Po besedah generalnega direktorja si bomo tudi letos prizadevali ohraniti relativno dobre poslovne rezultate in uresničili več odličnih novih projektov. Na najvišji ravni je namreč med drugim načrtovano, da v potniški promet uspešno vključimo nova vozna sredstva, da objavimo razpis za dodatnih petnajst do dvajset potniških vlakov, da postanemo 50-odstotni lastnik podjetja Nomago ter da z družbo EPH začnemo strateško partnerstvo. Leto 2021 pa bo tudi v znamenju priprav na začetek gradnje Emonike, ki je načrtovana za leto 2022. Na naših tirih se bodo nadaljevala obsežna investicijska dela, saj je letos kar 290 milijonov evrov namenjenih prav za investicije, 78 pa za vzdrževanje.

Leto 2021 nam prinaša izzive na mnogih področjih, med drugimi tudi na športnem, ki ga v zadnjih letih na Slovenskih železnicah še posebej spremljamo in podpiramo. Zaradi COVID-19 so bile na letošnje leto prestavljene olimpijske igre na Japonskem, to pa pomeni, da je letošnje leto tudi olimpijsko leto. Svojo podporo našim vrhunskim športnikom, ki jo uresničujemo na več načinov, bomo tako lahko uspešno nadaljevali tudi v vlogi sponzorjev, podpornikov in navijačev naših najboljših olimpijcev!

Želim vam prijetno branje!  
Pogumno v 2021!

# Dobrodošli v evropskem letu



so železnice ena najbolj trajnostnih oblik potniškega in tovarnega prometa. Poleg tega pa je raven varnosti na železnicah izjemno visoka, s sodobnim vseevropskim prometnim omrežjem – TEN-T pa povezujejo ljudi in podjetja po vsej Uniji. Vendar pa se po podatkih Evropske komisije po evropskih železnicah prepelje le približno sedem odstotkov potnikov in enajst odstotkov blaga.

Cilj vseh dejavnosti ob evropskem letu železnic je, da bi se povečal delež železniškega prometa v skupnem potniškem in tovarnem prometu v Evropi. S tem bodo v EU znatno manjše emisije toplogrednih plinov in manjše onesnaževanje zaradi prometa. To pa bo ogromno prispevalo k prizadevanjem EU pri evropskem zelenem dogovoru, katerega cilj je, da Evropa postane prva podnebno nevtralna celina.

Leto 2021 bo, kot prvo leto, v katerem se bo v celoti izvajal četrti železniški sveženj legislativnih ukrepov, pomenilo tudi pomemben korak k enotnemu evropskemu železniškemu območju: učinkovitejše evropsko železniško omrežje z neovirano čezmejno mobilnostjo.

Na pobudo Evropske komisije je leto 2021 evropsko leto železnic. Letos bodo tako na različne načine poudarjene prednosti železnice kot trajnostne, sodobne in varne oblike prevoza. Vse leto bodo z različnimi prireditvami in dogodki evropske železnice postavljene v središče pozornosti.

Odločitev o posebnem evropskem letu železnic so na evropski ravni sprejeli predvsem zato, da bi državljanke držav članic in evropska podjetja spodbudili k večji uporabi železnice. S tem bi med drugim občutno prispevali k enemu od ključnih ciljev evropskega zelenega dogovora, in sicer da do leta 2050 Evropska unija postane

podnebno nevtralna. Podnebno nevtralnost pa bomo dosegli, ko bosta uravnateženi raven zmanjševanja emisij in raven emisij, ki jih ustvarjamo.

**Adina Vălean**, evropska komisarka za promet, je ob tem povedala: *»Naša mobilnost v prihodnosti mora biti trajnostna, varna, udobna in dostopna. Železnica ponuja vse to in še veliko več! Evropsko leto železnice nam daje priložnost, da spet odkrijemo to obliko prevoza. Z različnimi ukrepi bomo pomagali, da bi železniški promet izkoristil ves svoj potencial. Vse vas vabim, da tudi vi sodelujete v evropskem letu železnice.«*

## Prihodnost je v železnicah

Železniški promet v Evropski uniji prispeva manj kot 0,5 odstotka emisij toplogrednih plinov, ki jih ustvarja promet. Zato

## V letu 2021 so vse oči uprte v železnice

Evropska komisija je prvega januarja objavila spletišče



# železnic!

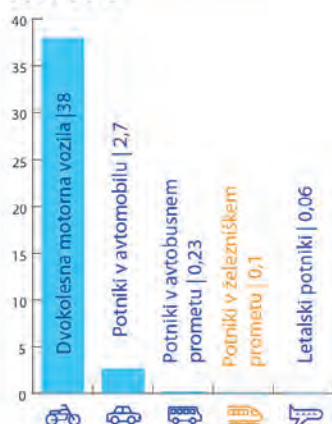
## Železnica je trajnostna

Emisije toplogrednih plinov iz prometa (EU-28, 2017)



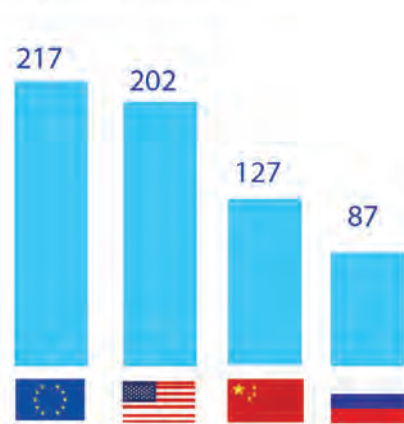
## Železnica je varna

Smrtne žrtve na milijardo potnikov/km 2011–2015



## Železnica povezuje ljudi

Dolžina železniških prog v uporabi (v 1000 km)



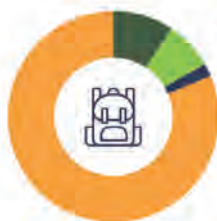
## Močno je treba povečati delež železniškega prevoza ljudi in blaga!

Delež potnikov 2011–2016

Avtobusni prevoz 9,3 % ▲ 0,5 odstotne točke

Železniški promet 7,6 % ▲ 0,6 odstotne točke

Osebna vozila 81,3 % ▼ 1,3 odstotne točke

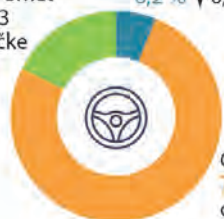


Tramvaji in podzemna železnica 1,8 % ▲ 0,2 odstotne točke

Delež potnikov 2011–2016

Celinske plovne poti 6,2 % ▼ 0,1 odstotne točke

Železniški promet 17,4 % ▼ 1,3 odstotne točke



Cestni promet 76,4 % ▲ 1,3 odstotne točke

z dodatnimi informacijami o evropskem letu železnice, na katerem je tudi pregled načrtovanih dejavnosti in prireditiv. Različni dogodki, projekti in druge dejavnosti po vsej EU bodo poudarili številne razsežnosti železnice – od evropske vodilne, inovativne železniške industrije do vloge železnice v evropski kulturi in dediščini, njenega pomena za povezovanje regij, ljudi in podjetij, njene vloge v trajnostnem turizmu ter na primer pri odnosih EU s sosednjimi državami.

Poudarek na železnicah bo videti tudi v zakonodajnem programu Komisije, in sicer s predlogi o novem železniškem industrijskem partnerstvu, pri boljših povezavah železniškega

prometa z drugimi oblikami prevoza ter prizadevanjih za povečanje trajnostnosti tovarnega prometa, kot je zapisano v nedavno sprejeti Strategiji Evropske komisije za trajnostno in pametno mobilnost.

## Cilj je 90-odstotno zmanjšanje emisij v prometu

Pobudo o evropskem železniškem letu je marca lani predlagala Evropska komisija, Evropski parlament in Svet pa sta jo sprejela decembra, in je del prizadevanj EU v okviru evropskega zelenega dogovora, tj. načrta EU za trajnostno gospodarstvo z doseganjem podnebne nevtralnosti do leta 2050.

Eden od ključnih elementov načrta je uporaba čistejših in zdravju manj škodljivih prevoznih sredstev, saj prometni sektor za zdaj ustvari okrog četrtno emisij toplogrednih plinov v Evropski uniji. Cilj evropskega zelenega dogovora pa je 90-odstotno zmanjšanje emisij v prometu do leta 2050.

Povezava do spletišča evropskega leta železnice <https://europa.eu/year-of-rail>



# Evropske železnice prihodnosti

Kaj Evropska unija počne na področju železniške infrastrukture, kam in koliko vlaga, kateri so njeni ključni projekti

Evropska unija za okrevanje gospodarstva v vseh svojih državah članicah namenja 2,2 milijarde evrov za 140 ključnih projektov na področju prometa. S tem želi pospešiti gradnjo manjkajočih evropskih prometnih povezav, podpirati trajnostni promet in ustvarjati nova delovna mesta.

Evropska unija financira projekte prek instrumenta za povezovanje Evrope (IPE). To je shema nepovratnih sredstev Unije za podporo prometni infrastrukturi. S temi sredstvi izpolnjuje svoje podnebne cilje iz evropskega zelenega dogovora. Zelo velik poudarek namenja projektom za izboljšanje železniških povezav, vključno s čezmejnimi ter povezavami do pristanišč in letališč. Evropska komisarka za promet Adina Vălean sredstva v višini 2,2 milijarde evrov za prometno infrastrukturo ocenjuje kot ključ-



na za to, da bodo pripomogla k zagonu okrevanja, in bodo po njenih ocenah ustvarila za pet milijard evrov naložb. »Instrument za povezovanje Evrope je eden ključnih pri oblikovanju zanesljivega prometnega sistema, odpornega proti krizam, in je izjemno pomemben zdaj ter tudi dolgoročno,« meni komisarka za promet Adina Vălean.

## Štirje bistveni povezovalni koridorji

Kateri projekti na področju železniške infrastrukture so v novi strategiji Evropske komisije? V okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) je za

zdaj aktivnih 396 železniških projektov v vrednosti 16,4 milijarde evrov. Prednostni projekt ostaja gradnja osrednjega vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), ki naj bi bil končan do leta 2030. Evropska komisija je jeseni objavila nove delovne načrte, v katerih bodo zajeti vsi infrastrukturni projekti za osrednje koridorje. Med njimi bodo tudi štirje bistveni železniški projekti: Lyon–Torino, Rail Baltica, Fehmarnbelt in bazni predor Brenner.

Leta 2019 objavljena strategija za trajnostno in pametno mobilnost bo sektor usmerila k trajnostnemu in digitalnemu prehodu, pri čemer se bo za

prihodnje generacije oblikoval zanesljiv prometni sistem, ki bo odporen proti krizam. Strategija obenem daje tudi zagotovilo o uresničevanju ambicij o evropskem zelenem dogovoru in Evropi, pripravljeni na digitalno dobo.

Kateri so trije ključni evropski strateški projekti, v katere investira Komisija?

1. EU bo z 1,6 milijarde evrov podprla 55 projektov železniške infrastrukture v vseevropskem prometnem jedrnem omrežju TEN-T. Med njimi sta projekt Rail Baltica, ki baltske države povezuje z evropskim železniškim omrežjem, ter čezmejni odsek železniške proge med nemškimi Dresdenom in Prago, glavnim mestom Češke.
2. EU bo s skoraj 142 milijoni evrov podprla prehod na bolj zelena goriva v prometu, predvidenih je 19 projektov.
3. Devet projektov bo prispevalo k interoperabilnemu železniškemu sistemu v EU ter k neoviranim vožnjam vlakov po Evropi prek evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Z nadgradnjo lokomotiv in železniških tirov v skladu z enotnim evropskim sistemom za nadzor vlakov se bo povečala varnost, skrajšal čas potovanja in optimizirala uporaba tirov. Teh devet projektov bo prejelo skoraj 50 milijonov evrov.



Strategija Evropske unije za trajnostno in pametno mobilnost bo sektor usmerila k trajnostnemu in digitalnemu prehodu, pri čemer se bo za prihodnje generacije oblikoval zanesljiv prometni sistem, ki bo odporen proti krizam.

# Kje vozijo novi potniški vlaki?

V rednem prometu januarja vozi prvih pet dizelskih potniških vlakov FLIRT. Z njimi se lahko peljete med Ljubljano in Kamnikom, Kočevjem in Ljubljano ter Grosupljem in Metliko. Za zdaj je v Sloveniji na testiranju tudi ena električna garnitura, dve pa bomo prevzeli predvidoma februarja.

## Med Ljubljano in Kamnikom

Novi potniški vlaki so začeli v rednem prometu voziti 15. decembra 2020. Prvič je novi dizelski vlak potnike zapeljal po kamniški progi od prenovljenega postajališča Kamnik - Graben do Ljubljane. Odtlej med Kamnikom in Ljubljano redno vozijo večinoma samo novi dizelski vlaki.



## Po petdesetih letih spet do Kočevja

Četrtega januarja 2021 pa so novi vlaki začeli voziti tudi na regionalni progi med Kočevjem in Ljubljano. Poleg omenjene relacije pa dizelske garniture vozijo tudi med Ljubljano in Metliko. V voznem redu jih prepoznate tako, da se njihova številka začne s 44, denimo vlak 4473 je novi vlak.

Novi dizelski vlaki FLIRT so predvideni za vožnje po regionalnih progah, prvenstveno na kamniški in kočevski progi, ter na progi do Metlike. Na omenjenih progah je namreč do nedavnega tudi najbolj primanjkovalo vlakov.



## Kmalu v rednem prometu tudi nova elektromotorna garnitura

Testiranja električne potniške garniture FLIRT za tehnično skladnost z zahtevami javne železniške infrastrukture v Sloveniji so v sklepnih fazah. Za zdaj je v Sloveniji ena električna garnitura, dve pa bomo prevzeli predvidoma februarja. Električne garniture bodo vozile po glavnih progah.



Novi potniški vlak na kočevski progi, pri kraju Prilesje v občini Velike Lašče.

## Kolektivni dopust 2021

- od 26. 4. do 30. 4. 2021 (4 dni)
- od 27. 12. do 31. 12. 2021 (5 dni)

\*\*\*

## 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.

\*\*\*

## Kodeks ravnanja skupine Slovenske železnice

Slovenske železnice so decembra lani izdale kodeks ravnanja, v katerem so opredeljena temeljna načela sprejemljivega ravnanja in obnašanja zaposlenih v skupini Slovenske železnice.

Do Kodeksa lahko dostopate na spletni strani Slovenskih železnic ali tako, da skenirate QR kodo.



# Po petdesetih letih spet potniški



Zimska idila z januarske redne prve vožnje novega dizelskega potniškega vlaka na kočevski progi.

Konec preteklega leta je bila končana prenove proge med Grosupljem in Kočevjem. Po njej so tretjega januarja 2021 po petdesetih letih spet začeli voziti tudi potniški vlaki.

Dan pred rednim začetkom voženj sta se na promocijsko vožnjo z novim potniškim vlakom do Kočevja odpravila minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec in generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.

Minister je na prvi vožnji povedal: »Vzpostavitev potniškega prometa med Ljubljano in Kočevjem bo v precej razbremenila ceste, povečala prometno varnost ter prispevala k čistejšemu okolju. Železniški promet mora biti konkurenčnejši cestnemu prometu.«

Nova železniška povezava bo namreč po analizah prome-

ta precej razbremenila ceste, ki povezujejo Kočevje s prestolnico. Potniki pa bodo imeli več možnosti za uporabo okolju najbolj prijazne oblike javnega prevoza – vlaka.

## 70 minut med Ljubljano in Kočevjem

Ob delovnikih vozi iz Kočevja do Ljubljane šest vlakov, v obratni smeri pa sedem. Prva jutranja vlaka iz Kočevja odpeljeta ob 5.45 in 6.27, v Ljubljano prispeta v uri in desetih minutah, kar je povsem primerljivo z vožnjo z avtomobilom. Na kočevski progi večinoma vozijo novi dizelski vlaki FLIRT, na katerih je ves čas vožnje omogočena wi-fi povezava z internetom. Potniški vlaki na kočevski progi vozijo s povpreč-

no hitrostjo 60 kilometrov na uro.

## Prenova proge vredna 99,6 milijona evrov

Zadnja faza del je vključevala še zamenjavo in posodobitev signalnovarnostnih ter telekomunikacijskih naprav, ki so temelj učinkovitega in varnega železniškega prometa. Skupna vrednost vseh faz prenove proge je po potrjenem investicijskem programu 99,6 milijona evrov. Sredstva za prenovo je v celoti zagotovila država.

V zadnji fazi prenove so uredili tudi službene in tehnične prostore na postajah ter zavarovali nivojske prehode. Nadaljevanje prenove telekomunikacijskih naprav bo v prihodnje omogočilo daljinsko vodenje

železniškega prometa iz postaje Dobropolje. Na postajališčih in postajah so za potnike urejeni sistemi za obveščanje, ozvočenje in table, posebna komunikacijska mesta, sistem za klic v sili – SOS stebrički in več drugih





# vlaki na kočevski progi



novosti. Službeni prostori na postajah so prenovljeni in opremljeni s sistemi za protivlomno in protipožarno obveščanje ter zavarovani z videonadzornim sistemom.

## Kočevska proga – Regionalna proga 82 Grosuplje–Kočevje

Regionalna proga med Grosupljem in Kočevjem je dolga 48 kilometrov. Je neelektrificirana enotirna proga kategorije D4. Najvišja točka proge je pri Gornjih Retjah pod kamnitim mostom, na nadmorski višini 581 metrov. To je tretja najvišja točka na slovenskem železniškem omrežju, takoj za Postojno in progo v Karavanškem predoru. Kočevska proga je bila zgrajena leta 1893.

Zadnji redni potniški vlak je v Kočevje peljal 18. aprila 1968, nato so potniški vlaki vozili le še do Velikih Lašč. Tri leta pozneje pa je bil potniški promet na kočevski progi popolnoma ukinjen. Do marca 2009 so po progi vozili samo tovorni vlaki, odtlej pa je bila zaprta za ves promet. Zadnji tovorni vlak je po njej peljal 5. marca 2009.

Leta 2008 se je začela prenova železniške proge, najprej do skladišč državnih blagovnih zalog v Ortneku, nato do Ribnice ter konec leta 2018 do Kočevja. Proga je bila za tovorni promet odprta prvega aprila 2019. Nato se je začela še prenova telekomunikacijskih in signalnovarnostnih naprav.



Zemljevid kočevske proge z označenimi postajami.

## Celovita ureditev nivojskih prehodov na vsej progi

Pred začetkom prenove je bilo na kočevski progi 81 nivojskih prehodov ceste čez železniško progo. Kljub temu da so bili označeni in zavarovani, so pomenili veliko varnostno tveganje za vse udeležence v prometu. Med prenovo jih je bilo 50 ukinjenih, 31 pa zavarovanih. Tako je zagotovljena bistveno višja raven varnosti na progi. Od 31 nivojskih prehodov, ki so še na kočevski progi, jih je 26 zavarovanih z zapornicami oziroma avtomatsko napravo za zavarovanje, po dva z avtomatskim cestnim signalom in zapornim brunom ter eden z labirint ograjo.

### Celovito zavarovanje nivojskih prehodov

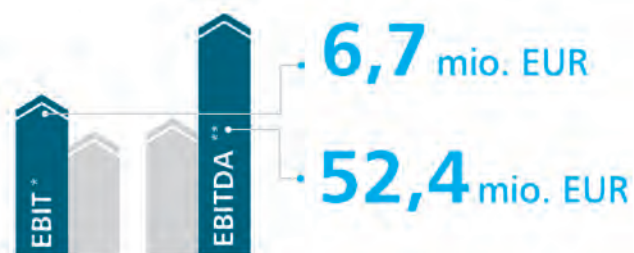
Število nivojskih prehodov – NPr pred začetkom modernizacije:	81
Število ukinjenih NPr po končanju projekta:	50
Število urejenih NPr po končanju projekta:	31
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 26 NPr zavarovanih z avtomatsko napravo za zavarovanje,</li> <li>• 1 NPr zavarovan z labirint ograjo,</li> <li>• 2 NPr zavarovana z labirint ograjo in avtomatskim cestnim signalom,</li> <li>• 2 NPr zavarovana z zapornim brunom</li> </ul>	

# Poslovanje Slovenskih železnic v 2020

Skupina Slovenske železnice je lani ustvarila 540,7 milijona evrov prihodkov, EBITDA v višini 52,4 milijona evrov, EBIT v višini 6,7 milijona evrov ter čisti poslovni izid v višini 2,9 milijona evrov. Zaradi epidemije COVID-19 je Skupina sredi lanskega leta sprejela rebalans

poslovnega načrta. Kot smo zapisali v intervjuju z generalnim direktorjem v decembrski reviji, pa je poslovni rezultat nižji tudi zaradi izplačanih odpravnin, in sicer v višini 36 milijonov evrov. Konec leta 2020 je bilo v skupini Slovenske železnice 6924 zaposlenih.

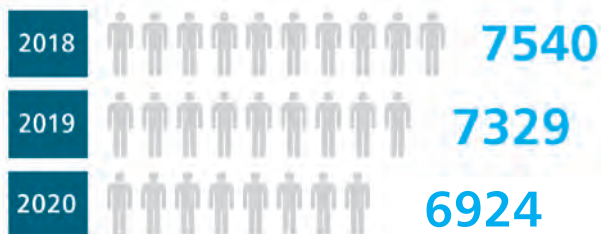
## Ključni podatki o poslovanju skupine SŽ v 2020



\* poslovni izid iz poslovanja  
\*\* poslovni izid pred obrestmi, davki in amortizacijo



## Število zaposlenih (31. 12.)



Intenzivna prenovitvena dela na gorenjski progi se nadaljujejo tudi januarja.

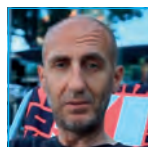
# Povedali so



**Dušan Mes,**  
generalni direktor Slovenskih železnic:

»Zaposlitev na Slovenskih železnicah je postala zaželeno in po mojem mnenju so Slovenske železnice dober ter zanesljiv delodajalec.«

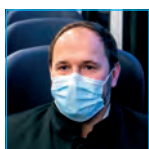
Vir: Revija SŽ, Nova proga, december 2020



**Esad Babačić,**  
pisatelj, pesnik in novinar:

»Vlak predstavlja najbolj elegantno potovanje skozi čas. Še posebej, če je počasen. Vlaki so bili hoteli moje generacije. To so bili naši airbnbji.«

Vir: Intervju na Val 202 v oddaji Nedeljski gost



**Jernej Vrtovec,**  
minister za infrastrukturo RS:

»Vzpostavitev potniškega prometa med Ljubljano in Kočevjem bo v veliki meri razbremenila ceste, povečala prometno varnost ter prispevala k čistejšemu okolju. Železniški promet mora biti konkurenčnejši cestnemu prometu.«

Vir: Twitter, 15. 12. 2020



**Pavle Hevka,**  
predsednik uprave 2TDK:

»Hitri vlak bo v Koper pripeljal leta 2026.«

Vir: Delo.si, 12. 1. 2021



**Samo Pogorelec,**  
župan občine Ribnica:

»Želimo, da je tudi zaledje večjih mest še bolj povezano z vlaki.«

Vir: Slovenske novice 7. 1. 2021



**Peter Verlič,**  
direktor Prometnega inštituta Ljubljana in  
župan občine Grosuplje:

»Železniška postaja v Grosupljem bo s prenovo postala intermodalno vozlišče v smeri Novega mesta in Kočevja. Prestopanje bo optimizirano in vožnja redi lažje prilagodljivi.«

Vir: Dolenjski list, 14. 1. 2021



**Darja Kocjan,**  
direktorica SŽ-Potniškega prometa:

»Potovanje z vlakom je najbolj varno, trajnostno, okoljsko naravnano, in mislim, da je prihodnost v takšni mobilnosti, če želimo dobro našemu zelenemu planetu.«

Vir: TV Slovenija, 5. 1. 2021



**Adina Vălean,**  
evropska komisarka za promet:

»Naša mobilnost mora biti v prihodnje trajnostna, varna, udobna in dostopna. Železnica ponuja vse to in še veliko več! Evropsko leto železnice nam daje priložnost, da spet odkrijemo to obliko prevoza. Z različnimi ukrepi bomo pomagali, da bi železniški promet izkoristil ves svoj potencial. Vabim vas, da tudi vi sodelujete v evropskem letu železnice.«

Vir: Evropska komisija



**Matjaž Kranjc,** direktor SŽ-Infrastruktura:

»Prepričan sem, da se za obstoj potniškega prometa na tej progi (kočevski progi op.ur) sploh ni bati.«

Vir: Radio Slovenija, 6. 1. 2021

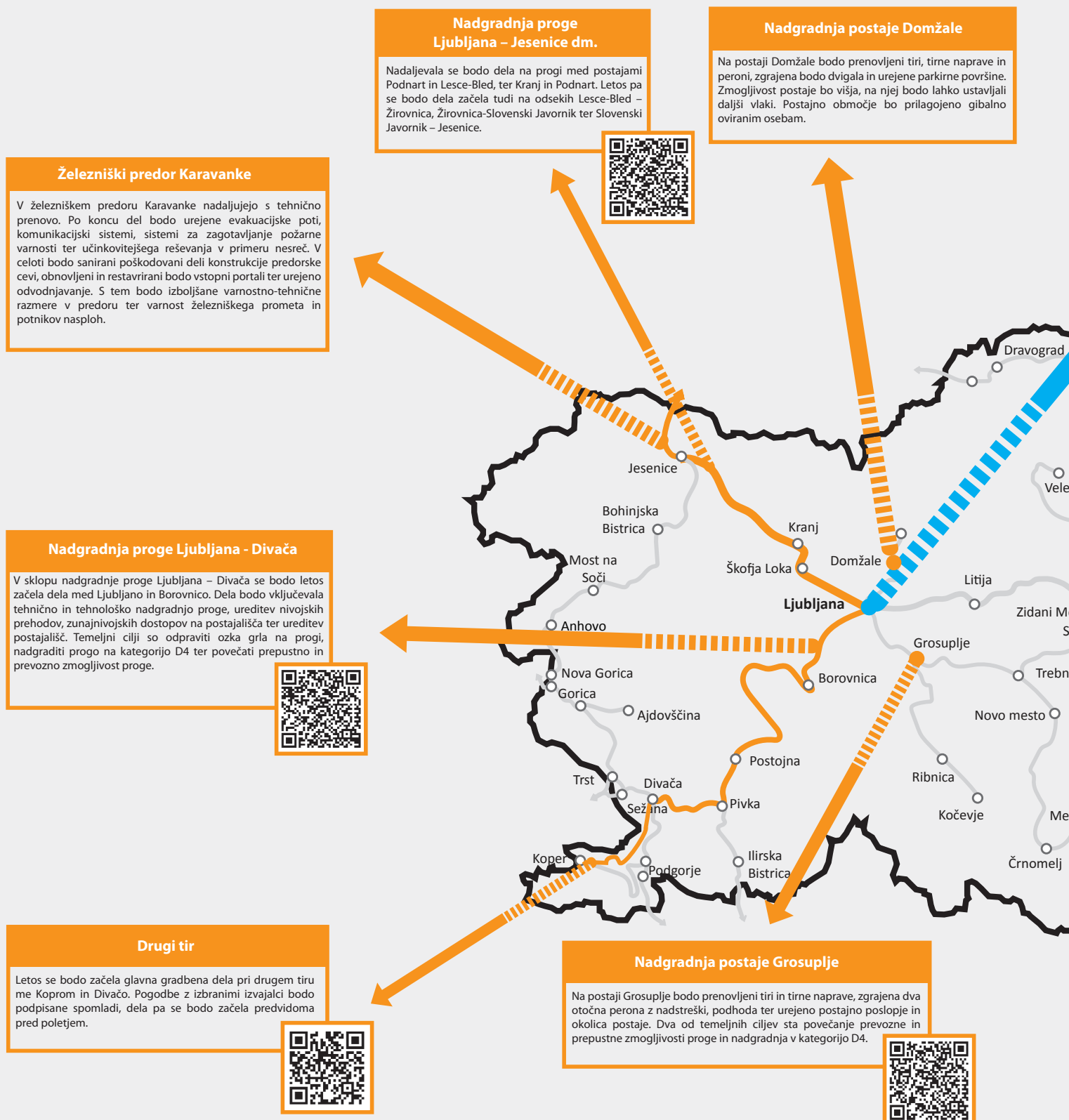


**Jernej Vrtovec,** minister za infrastrukturo RS:

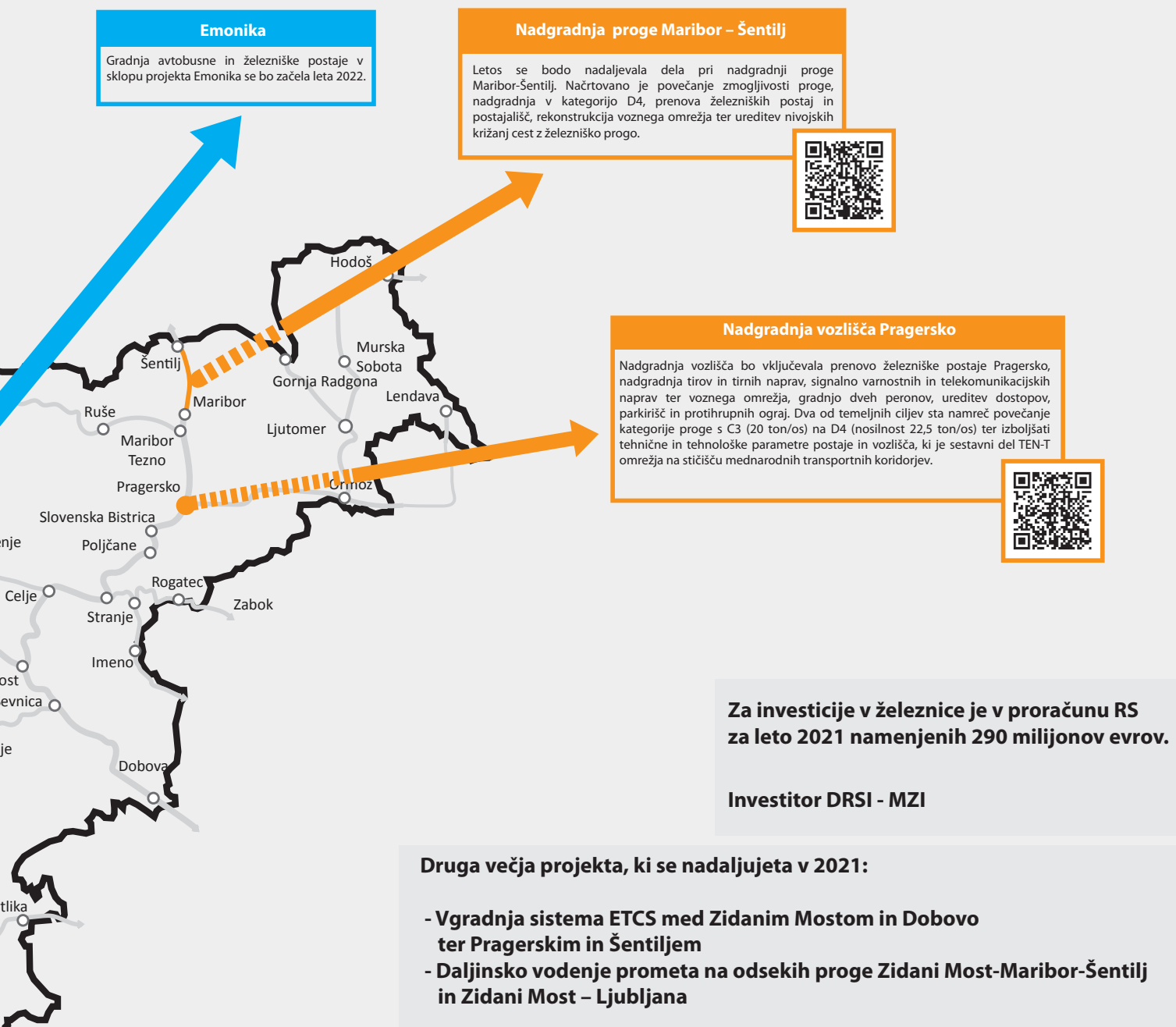
»Leta 2022 bomo začeli graditi dolgo pričakovani projekt Emonika Ljubljana.«

Vir: Facebook, 25. 1. 2021

# Investicijski gradbeni p





# Projekti na naših progah



 Slovenske železnice

**Legenda:**

-  Večji investicijski projekti na JŽI v 2021
-  Načrtovani večji infrastrukturni projekti



Prenovljena železniška postaja Maribor, ki ima med drugim prenovljeno peronsko infrastrukturo, ki je posebej prilagojena gibalno oviranim osebam.

# SŽ-ŽGP z ambicioznimi načrti v Sloveniji in tujini

V več desetletjih obstoja je bilo podjetje SŽ-ŽGP glavni izvajalec pri večini gradbenih projektov na slovenski železniški infrastrukturi. Podjetje je pustilo viden pečat pri gradnji novih železniških prog ter tudi pri redni in investicijski obnovi slovenskega železniškega omrežja. S kakovostno opravljenim delom si je Železniško gradbeno podjetje pridobilo zaupanje države kot lastnice javne železniške infrastrukture. Svoje bogate izkušnje, strokovno znanje in kakovost pa dokazujejo tudi pri gradbenih projektih v drugih panogah, denimo pri cestni infrastrukturi.

**Obnavljajo, vzdržujejo in gradijo nove povezave**

Lansko pomlad je večina Slovenije zaradi novega virusa



Dela na gorenjski progi januarja 2021



Obnova tira na Jelenovem viaduktu, enem od velikanov južne železnice (foto: Dejan Pavlovič)

ostala v izolaciji, vendar pa so se investicijska dela na slovenskem železniškem omrežju neovirano odvijala. Skupaj s partnerji je SŽ-ŽGP uspešno in v rokih končalo nadgradnjo železniških odsekov Rimske Toplice–Laško–Celje in Zidani Most–Rimske Toplice. Slednji odsek je bil celo eno največjih gradbišč v državi. Zaradi dobrega in učinkovitega dela so bili na državni ravni izpostavljeni kot zgled dobre prakse v gradbeni panogi. Lani jeseni pa je podjetje končalo tudi

obnovo mariborske železniške postaje.

### Uspešni tudi zunaj slovenskih meja

Lani je podjetje SŽ-ŽGP odstranilo obstoječo tramvajsko progo in jo obnovilo. Dela so bila opravljena v sklopu rekonstrukcije krožišča Remetinec, dela južnih vrat v mesto Zagreb. Podjetje nadaljuje modernizacijo kontejnerskega terminala v luki Reka, v sklopu katerega bo-

sta zgrajena intermodalni terminal in prenovljena železniška postaja Reka.

Letos bo podjetje kot partner sodelovalo pri obnovi gorenjske proge, nadaljevalo nadgradnjo odseka Maribor–Šentilj–državna meja ter dela pri prenovi železniškega vozlišča na Pragerskem. V podjetju se pripravljajo tudi na rekonstrukcijo železniškega odseka Ljubljana–Divača ter železniških postaj Brezovica, Preserje in Prestranek. Pogledujejo pa tudi k pro-

jektu zgraditve drugega tira Divača–Koper.

Čeprav predvsem v zadnjih nekaj letih pri gradbenih projektih na železniški infrastrukturi sodelujejo tudi druga slovenska gradbena podjetja, pa ostaja podjetje SŽ-ŽGP na več področjih edinstveno. Je med drugim edino podjetje v državi, specializirano in usposobljeno za izvedbo zgornjega ustroja železniških prog.

Alenka Ravnik Škerbinc



Na Hrvaškem so 31. maja 2020 slovesno odprli južna vrata v mesto Zagreb. Pri projektu rekonstrukcije krožišča Remetinec je sodelovalo tudi podjetje SŽ-ŽGP, odstranili so obstoječo in postavili novo tramvajsko progo (foto: Boštjan Rigler)

# Prenova predora

V železniškem predoru Karavanke nadaljujejo s tehnično prenovo. Najprej so stene predora očistili in frezali ter v obok vgradili podporne elemente. Sledila sta razširitev predora in izkop tehničnih prostorov za vgradnjo električne strojne opreme, trafoje in druge opreme, ki bo nujna za zagotavljanje višje ravni varnosti v predoru. Omenjena dela se končujejo, pred kratkim pa so bila končana dela na tunelskem obodu. Z delom nadaljujejo pri centralni drenaži, izkopu in odvozu materiala, betoniranju obstoječega centralnega kanala in betoniranju novega centralnega kanala. Talne plošče pa bodo betonirali predvidoma marca. Ko bodo ta dela končana začela montaža oziroma dovoz tolčenca in vgradnja tirov.



# a karavanškega v polnem teku

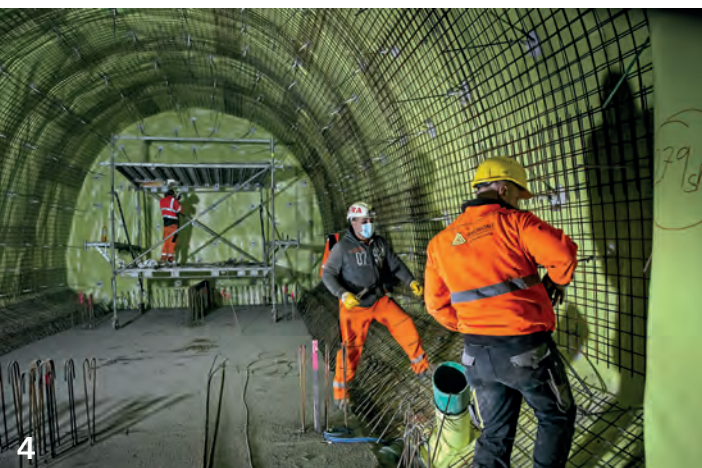


Ko bo sanacija končana bodo urejene evakuacijske poti, komunikacijski sistemi, sistemi za zagotavljanje požarne varnosti ter učinkovitejšega reševanja v primeru nesreč. V celoti bodo sanirani poškodovani deli konstrukcije predorske cevi, obnovljeni in restavrirani bodo vstopni portali ter urejeno odvodnjavanje. S tem bodo izboljšane varnostno-tehnične razmere v predoru ter varnost železniškega prometa in potnikov nasploh. Proga skozi predor bo zaradi del zaprta do 10. julija 2021.

Med deli v karavanškem predoru, kot tudi med drugimi deli na železniškem omrežju, je vloga zaposlenih na SŽ-Infrastruktura sila pomembna, saj koordinirajo različna dela, zagotavljajo varnost ter ustrezno vodenje prometa med postajami in gradbiščem.

V prvi fazi del je bilo precej dela na jeseniški postaji tudi za vodjo lokacije in prometnike. Predvsem je bilo bistveno več usklajevanja voženj dvopotnih in drugih vozil, ki so iz predora odvažala dele voznega omrežja, pragove, tirnice, optični kabel. Svoje delo je jeseniška prometna ekipa v sodelovanju z drugimi službami SŽ, ki delajo na postaji Jesenice, opravila odlično. V teh tednih se že pripravljajo za dostavo novega materiala, ki ga bodo uporabili pri delih v predoru, strokovna ekipa ÖBB in SŽ pa se pripravlja na spremembo predpisov na mejni progi Jesenice–Področca ter na ustrezno izobraževanje.





1. Polaganje betonskih korit za komunikacijske in SVTK kable
2. Odstranjevanje stare betonske podlage – priprava za polaganje nove
3. Pogled na avstrijsko stran tunela z novo betonsko podlago in z betoniranim obokom
4. Eden od petih tehničnih prostorov, kjer bo nameščena elektromehanska oprema
5. »Meja« – levo je Slovenija, desno Avstrija
6. Polaganje tretje, osrednje drenažne cevi, ki bo odvajala vodo s slovenske strani
7. Prometna gneča in mora za voznike betonskih hrušk, ki morajo v poltemi voziti vzvratno tudi tri kilometre daleč in paziti pri tem na delavce in stroje
8. Betoniranje podlage za betonska komunikacijska korita
9. Odstranjevanje pilotov – tračnic, ki so ostale po prejšnjem remontu leta 2002
10. Kontroliranje nivoja podlage, na katero bodo položena komunikacijska korita
11. Izkopavanje enega od tehničnih prostorov, v katerem bo nameščena elektro oprema



# Kaj določa novi Kodeks ravnanja skupine Slovenske železnice?



Slovenske železnice so decembra lani izdale kodeks ravnanja, v katerem so opredeljena temeljna načela sprejemljivega ravnanja in obnašanja zaposlenih v skupini Slovenske železnice. S spoštovanjem določil Kodeksa krepimo ugled zaposlenih in podjetij v skupini SŽ, integriteto in odgovornost ter omejujemo korupcijska tveganja ter protipravno in neetično ravnanje.

## Štiri temeljne vrednote

- **Poštenost in zakonitost**  
Zaposleni opravljamo svoje naloge pošteno, odgovorno, po pravilih in zakonodaji.
- **Zaupanje in spoštovanje**  
Naše delo na Slovenskih železnicih mora vzbujati zaupanje in spoštovanje.

- **Integriteta vodenja**

Vodstveni delavci s svojim delom in načinom vodenja predstavljajo Slovenske železnice. Odgovorni so za integriteto v podjetju. Med njihove naloge spada tudi opozarjanje na pomembnost ustreznega vodenja, etično delovanje ter zgledno vedenje.

- **Neodvisnost, objektivnost in nepristranskost**

Pri svojem delu smo neodvisni. Nepristranskost, objektivnost in neodvisnost so temelji za naše delo.

## Izseki iz Kodeksa

Kodeks ravnanja opredeljuje štiri temeljne vrednote, osemnajst temeljnih načel ter šest načel za boljše odnose na delovnem mestu.

## Kaj kodeks določa pri komuniciranju na družbenih omrežjih?

Na družbenih omrežjih komuniciramo skrbno, skladno z vrednotami in načeli družbe, saj se zavedamo, da družbo, kot zaposleni v skupini SŽ, tudi predstavljamo. Nikoli ne komuniciramo v imenu skupine Slovenske železnice. Pri javnih objavah na spletu, povezanih s skupino SŽ, vedno pojasnimo tudi, da izražamo svoje mnenje, in ne mnenja skupine SŽ.

## Kaj kodeks določa pri pripadnosti podjetjem, v katerih smo zaposleni?

V poklicnem in zasebnem življenju smo lojalni do delodajalca. V javnosti ga predstavljamo v pozitivnem duhu in se ob

tem izogibamo njegovi nekonstruktivni kritiki.

## Prijava neetičnega ali nezakonitega ravnanja

Zaposleni ne dopuščamo neetičnega ali nezakonitega ravnanja ali vplivanja. O morebitnem nezakonitem ravnanju ali poskusu vplivanja na nas obvestimo pooblaščenca za skladnost poslovanja. Ob sumu na kakršno koli nepravilnost se odzovemo in o tem poročamo pooblaščenca za skladnost poslovanja. Dolžni smo poročati tudi o domnevnih nepravilnostih zaposlenih, članov organov ali delovnih teles v skupini SŽ ali o neprimernem ravnanju oseb, ki bi od zaposlenih v družbi zahtevale nezakonito ali neetično ravnanje, nad njimi izvajale nejavne vplive, pritiske, duševno ali telesno nasilje ter posredovale neprimerne ponudbe. Prijave podajamo po določenih Pravilnika o načinu prijavljanja in obravnavanja domnevnih kršitev korporativne integritete v skupini SŽ. Domnevna neetična dejanja oziroma domnevne kršitve korporativne integritete lahko prijavimo pooblaščenca za skladnost poslovanja ali pa anonimno sporočimo na elektronski naslov [prijave.nepravilnosti@slo-zeleznice.si](mailto:nepravilnosti@slo-zeleznice.si).

## Kje lahko preberem Kodeks ravnanja skupine Slovenske železnice?

Kodeks je objavljen na spletni strani Slovenskih železnic, do njega lahko dostopate na spletni povezavi <https://www.slo-zeleznice.si/images/skupina/KodeksRavnanjaSZ.pdf> ali tako, da skenirate QR kodo.



# Praktično usposabljanje dijakov Srednje prometne šole Maribor na Slovenskih železnicah

Prometna šola Maribor je zgodovinsko zelo povezana z železnicami. Leta 2018 smo praznovali 60 let vzgojno-izobraževalne dejavnosti. Več kot 40 let smo izobraževali kadre za potrebe železnic. Dijaki so se izobraževali v 3-letnih programih, skladiščnik, sprevodnik, telegrafist ali transportni manipulant, ter 4-letnih programih, prometno transportni tehnik, transportni komercialist, pozneje so se lahko pri nas specializirali še za strojevodje. Ustanovitelj šole so bile Slovenske železnice. Šola je to označevala tudi s svojimi imeni, iz katerih je bilo razvidno, da gre za železniško srednjo šolo.

Šola je večkrat spreminjala svoje ime in prenavljala programe, jih na novo uvajala oziroma dopolnjevala. V srednješolskem strokovnem programu se je bilo najprej mogoče izobraziti za prometnega tehnika. S prenovno programom smo pridobili program logističnega tehnika, pozneje pa še tehnika varovanja. Ustanovljena je bila tudi višja strokovna šola, na kateri se je začelo izobraževanje s področij prometa, komunale in ekonomije. Po prenovi programov se študentje danes lahko izobražujejo v programih logistično inženirstvo, varstvo okolja in komunala, ekonomist in informatika.

## Dijaki pridobivajo sodobno teoretično in praktično znanje iz logistike

Srednja prometna šola Maribor kot del Prometne šole Maribor je danes umeščena v sistem javnega šolstva, vendar smo še vedno povezani s Slovenskimi železnicami. Naši dijaki svoje teoretično pridobljeno znanje koristno uporabljajo na praktičnem usposabljanju tudi pri SŽ.

Dijaki se med drugim izobražujejo iz logistike in varovanja.



Prometna šola Maribor ima več kot 60-letno tradicijo vzgojno-izobraževalne dejavnosti. (Foto: arhiv Prometne šole Maribor)

V programu logistični tehnik pridobijo vso potrebno teoretično in tudi določeno praktično znanje, da bodo potniki, blago in informacije najhitreje, najceneje in najbolj varno prispeli od starta do cilja. Med šolanjem spoznajo osnovna načela delovanja in praktične primere uporabe posameznih elementov mehanizacije ter razliko med posameznimi vrstami prijemal, elementi vrvnih in verižnih pogonov. Na praktičnih primerih spoznajo dejavnike, ki vplivajo na izbiro manipulativnega in transportnega sredstva ter se učijo spremljati in nadzorovati prevoz blaga, spoznajo evidence tehničnih pregledov in registracij ter račune različnih dobaviteljev v zvezi z opravljenim prevozom.

V teoriji spoznajo vrste in oblike terminalske infrastrukture postaj, postajališč ter kriterije njihovih lokacij. Pri pouku spoznajo vrste in načine nacionalnega in mednarodnega prevoza potnikov, javni prevoz potnikov in podsisteme prevoza ter potnika kot subjekt prevoza in prtljago kot predmet prevoza. Na praktičnem usposabljanju pri delodajalcu svoje znanje konkretno izpopolnijo.

Poleg naštetega se naučijo prepoznati in odpraviti napake pri prevozu, upoštevati mednarodne standarde, normative in njihov razvoj ter jih uvajati v logistične procese. Teoretično načrtujejo s prometno tehničnega

vidika vzdrževanje infrastrukture ter načrtujejo in določajo prometno infrastrukturo.

## Tritedensko praktično usposabljanje pri delodajalcih

V okviru srednjega strokovnega izobraževanja, ki se konča s poklicno matura, dijaki opravljajo praktično usposabljanje pri delodajalcih - PUD. Dijaki imajo v programu tri tedne usposabljanja v tretjem in tri tedne v četrtem letniku. Strokovni delavci v šoli menijo, da je najbolj smotno, da dijaki opravljajo praktično izobraževanje pri delodajalcu po tem, ko že imajo pridobljenega veliko teoretičnega strokovnega znanja. Običajno dijaki izberejo delodajalce, pri katerih bi želeli nadaljevati svojo poklicno kariero. Poklicna matura omogoča, da pri četrtem predmetu predstavijo določen izdelek oziroma storitev. Dijaki se najpogosteje odločijo za predstavitev delodajalca, pri katerem so opravljali praktično usposabljanje.

## Izkušnja dijaka na praksi na Slovenskih železnicah

Lep primer povezovanja teorije in prakse izkazuje naš dijak 4. letnika programa logistični tehnik Martin Kren, ki je obvezno praktično usposabljanje opravil na Slovenskih železnicah. Svoje izkušnje s prakse bo predstavil tudi na poklicni

maturi v svoji zaključni nalogi z naslovom *Načrtovanje zapore na železniški progi*.

Dijak Martin Kren je o svoji praksi povedal: »Že od nekdaj si želim delati na železnici, zato mi je s pomočjo koordinatorske PUD-a na naši šoli uspelo opraviti prakso na SŽ. Prakso sem opravljal skupaj s sošolkama v podjetju Slovenske železnice – Infrastruktura, d. o. o., na naslovu Partizanska 50, Maribor. Spoznali smo našega mentora Ivana Fidlerja, vodjo prometne pisarne Maribor. Po opravljenem izpitu o varstvu pri delu smo spoznali prostore železniške postaje. Delo smo opravljali pri dveh zaposlenih, ki sta odgovorna za analizo zamud vlakov in načrtovanje zapor železniških prog. Naše delo je obsegalo večinoma pisanje in urejanje odredb o zaporah prog/tirov. Pri tem smo v tabelo zapisovali, kateri tir bo zaprt, zakaj bo zaprt, kako dolgo bo zaprt, če se bodo opravljala vzdrževalna dela, kdo jih bo opravljal. Pomagali smo tudi pri urejanju novih pisarn. Zelo vesel in hvaležen, da sem lahko prakso opravljal na Slovenskih železnicah. Celotna izkušnja je bila zelo zanimiva in poučna. Srčno upam, da se bom lahko na SŽ tudi zaposlil.«

Sodelovanje s Slovenskimi železnicami nam na Prometni šoli Maribor veliko pomeni, saj daje našim dijakom možnost, da v praksi preizkusijo svoje teoretično znanje. Učitelji strokovnih predmetov se trudimo podajati aktualno znanje in dejavno slediti vsem spremembam, tudi v prometu SŽ, z željo, da je znanje, ki ga podajamo, uporabno pri konkuriranju mladih na trgu dela.

Bogomir Brečko, dipl. inž. prom.,  
učitelj strokovnih predmetov  
na SPŠ MB

## V Izobraževalnem centru SŽ končala usposabljanje prva generacija izvršilnih delavcev za delo na nemškem trgu

Oktober lani je izobraževanje v Izobraževalnem centru SŽ končala prva, v začetku januarja letos pa druga skupina ranžirnega osebja za delo na Nemških železnicah. Kandidati, večinoma tujci, ki so se v izobraževalni program prijavili, prej niso bili zaposleni v železniškem sektorju. V Izobraževalnem centru SŽ so opravili teoretično in praktično izobraževanje za ranžirno osebje ter se naučili nemškega jezika.

Slovenske železnice so leta 2018 na sejmu Transport Logistic v Münchnu z Nemškimi železnicami – DB Cargo podpisale pismo o nameri za krepitev sodelovanja na področju transportnih in logističnih storitev, raziskav in razvoja ter na področju izobraževanja izvršilnega osebja za delo na nemškem trgu v Izobraževalnem centru Slovenskih železnic.

Izobraževalni center SŽ ima certificirane predavatelje in je edini center za izobraževanje železniškega osebja, s katerim sodelujejo Nemške železnice zunaj svojega poslovnega sistema.



Fotografija polne predavalnice Izobraževalnega centra SŽ pred epidemijo in pred začetkom e-izobraževanja.

Slovenske in Nemške železnice z okrepljenim sodelovanjem izboljšujejo produktivnost in kakovost storitev v železniškem prometu. Z usposabljanjem ter izmenjavo znanja in infor-

macij se bo pospešilo uvajanje tehničnih in tehnoloških rešitev za zagotavljanje visoke ravni sodobne transportne logistike. Poleg tega pa podjetji skupaj skrbita za promocijo

železniškega prevoza v Evropi in si prizadevata, da bi ob upoštevanju naj sodobnejših okoljskih standardov še več tovora namesto po cesti prepeljali po železnici.



Podpis sporazuma SŽ z Nemškimi železnicami na sejmu Transport Logistic v Münchnu 2018.



# Začetek sistemskega zviševanja kompetenc zaposlenih

Zaposleni v skupini Slovenske železnice bomo imeli v prihodnje na voljo različne možnosti za dodatno brezplačno izobraževanje na delu. Poslovodstvo Slovenskih železnic je namreč januarja potrdilo načrt za dodatno razvijanje kompetenc zaposlenih na Slovenskih železnicah.

ni center SŽ zelo uspešno začel z e-izobraževanjem zaposlenih na operativnih delovnih mestih. Svoje storitve, ki jih ponujajo tudi na trgu, pa nenehno razvijajo. Za zunanje naročnike so izdelali spletni tečaj za ranžirno osebje na industrijskih tirih, konkretno za premikača na industrijskem tiru in strojevodjo



Prometna dvorana Izobraževalnega centra SŽ med predavanjem o delovanju kretniških sistemov v začetku leta 2019.

Strokovnjaki s kadrovskega področja opredeljujejo kompetence nekoliko širše kot zgolj znanje za opravljanje določenega dela, in sicer kot preplet znanja, veščin, vrednot, motivacije, vzorcev razmišljanja in osebnostnih lastnosti, ki nam omogočajo, da uspešno opravljamo delovne naloge.

Po besedah vodje Izobraževalnega centra SŽ **Alenke Dodig** je cilj, da bi se na leto vsak zaposleni na SŽ udeležil vsaj štirih izobraževanj. To bi občutno prispevalo k zvišanju kompetenc zaposlenih in znanja ter večji učinkovitosti in večjemu zadovoljstvu na delovnem mestu.

## Izobraževanja na daljavo

Izobraževanja so po novem, zaradi epidemioloških razmer, pripravljena na daljavo, po spletu. Ob tem naj spomnimo, da je preteklo leto Izobraževal-

ni center SŽ zelo uspešno začel z e-izobraževanjem zaposlenih na operativnih delovnih mestih. Svoje storitve, ki jih ponujajo tudi na trgu, pa nenehno razvijajo. Za zunanje naročnike so izdelali spletni tečaj za ranžirno osebje na industrijskih tirih, konkretno za premikača na industrijskem tiru in strojevodjo

## Specializirano izobraževanje različnih profilov zaposlenih

Strokovnjaki Izobraževalnega centra se v začetku leta intenzivno ukvarjajo z načrtom in predlogi specializiranega usposabljanja za različne profile zaposlenih. Med drugim bodo letos začeli usposabljati vodilne delavce, o čemer smo pisali v decembrski reviji. Njihov program z naslovom *Akademija vodenja* bo vključeval širok nabor tem, med drugim vodenje, organiziranje časa, komuniciranje, motiviranje in ustvarjanje nasledstev. Poudarek pa bo po novem tudi na opravljanju letnih pogovorov z zaposlenimi.

## E-izobraževanje na Slovenskih železnicah

E-izobraževanje je eden od strateških projektov Slovenskih železnic v letošnjem letu. Nosilci te izjemno pomembne novosti so zaposleni v Izobraževalnem centru Slovenskih železnic. Z delom na projektu so začeli maja lani. Konec leta so za nove kandidate za prometnike in strojevodje pripravili že dva tečaja na daljavo. Po spletu se je tako izobraževalo prvih šestinšestdeset strojevodij in devetindvajset prometnikov. Januarja pa se je začela izobraževati že nova skupina strojevodij.

Zaposleni, ki se izobražujejo, lahko e-gradiva, posnetke, animacije in predavanja pogledajo denimo na delovnem mestu, ko jim delo to omogoča. Tisti, ki zaradi narave dela tega ne morejo storiti na delovnem mestu, pa si lahko posnetke in predavanja ogledajo doma oziroma v predavalnicah, ki so bližje kraja, v katerem opravljajo svoje delo.

Intenzivno delo pri razvijanju izobraževanja na Slovenskih železnicah je v izjemno kratkem času omogočilo, da se je Izobraževalni center SŽ občutno posodobil in postal primerljiv z najboljšimi evropskimi centri v železniškem sektorju.



Več o E-izobraževanju si lahko preberete na:

## Začetek pilotnega projekta Razvoj kompetenčnega sistema

Zaposleni v podjetju SŽ, d. o. o., bodo letos vključeni v pilotni projekt *Razvoj kompetenčnega sistema*. Neomejeno bodo lahko dostopali do izobraževalnih vsebin na e-tržnici platforme zunanjih partnerjev Smart Arena, ki zagotavljajo

programsko in tehnično podporo e-izobraževanju. Določene vsebine bodo zaposlenim na voljo med delovnim časom, in bodo usklajene z neposrednimi vodji, do drugih vsebin pa bodo lahko dostopali v svojem prostem času. Ob koncu letošnjega leta so načrtovani tudi letni pogovori, kot priprava na oblikovanje kariernih načrtov zaposlenih.



V izobraževalnem centru SŽ so pripravili številne multimedijske vsebine, med drugim tudi o Innovagonih na fotografiji, ki olajšajo teoretično spoznavanje vsebine.

# Voščilo godbenikov vsem železničarjem ob začetku novega leta

Prvič v zadnjih dvajsetih letih se je novo leto začelo brez tradicionalnega novoletnega koncerta Godbe Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta. Navadno je za njihov koncert rezervirana prva sobota v letu. Zaradi ukrepov pri zajezitvi širjenja koronavirusa pa je bilo letos prepovedano pripravljati koncerte in celo organizirati vaje orkestra. Godbenice in godbeniki pa so novo leto kljub vsem omejitvam začeli z veliko optimizma. Železničarjem in železničarkam, ki radi obiskujejo njihove koncerte, pa so namesto koncerta pripravili novoletno voščilo.



# Podpiramo naše olimpijce na olimpijskih igrah v Tokiu

Družbe v skupini Slovenske železnice podpirajo različna športna društva v različnih športnih panogah. V zadnjih letih smo okrepili naše dejavnosti pri promociji slovenskega športa ter začeli podpirati krovne športne zveze in športne klube. Vodilni železničarji so prevzeli funkcije v nekaterih športnih klubih, denimo v Hokejskem klubu SŽ-Olimpija, in jim omogočili razvoj. Ker je leto 2021 tudi olimpijsko leto, pa moramo poudariti, da so Slovenske železnice sponzor slovenske olimpijske reprezentance, ki jo letos čakajo olimpijske igre v Tokiu.

Za nekaj besed o načrtih Olimpijskega komiteja in naših olimpijcev smo prosili predsednika OKS **Bogdana Gabrovca**.

## Kako si boste zapomnili preteklo leto?

Leto 2020 si bo ves svet zapomnil po nečem novem, groznem. COVID-19, popolnoma nov in neraziskan koronavirus, je spremenil dosedanje življenjske navade do temeljev. Upam si trditi, da ga ni bilo področja v svetu, ki ne bi bilo prizadeto. Vse skupaj je močno udarilo tudi po športu. Kdo ve koliko

časa bomo še čutili posledice najnovejšega zla.

## Kako so se zaradi omenjenih razmer spremenili vaši načrti?

Lani ob tem času sem pisal kako bo najpomembnejša naloga leta 2020 kar največja podpora slovenskim olimpijcem, ki so načrtovali nastop na olimpijskih igrah v Tokiu. Nič od pričakovanega se ni zgodilo, sanje mnogih vrhunskih športnikov so se porušile. Predvsem tistih, ki so razočarani končali športno kariero prej, kot so načrtovali. Igre so bile prestavljene. V naslednje leto. Želimo in hočemo gojiti optimizem.

## Na kaj se, poleg na uspešne nastope na olimpijskih igrah, še osredotočate letos?

Poleg športnikom bomo namenili veliko pozornosti tudi promociji vrednot olimpizma, pomenu ukvarjanja s športom oziroma pomenu gibanja za zdravje in dobro počutje ter promociji naše države. Še naprej bodo prizadevanja usmerjena v uspešno izvedbo projekta Slovenske hiše v Tokiu. Še naprej bomo ponosni in veseli, da



bo ambasador in vodja olimpijske reprezentance olimpijca Miroslav Cerar, ki ga tudi na Japonskem izjemno spoštujejo in cenijo.

## Katere prireditve in dogodke pripravljate?

Ambiciozno smo zastavili delo in cilje na področju športa za vse, športa na lokalni ravni ter v slovenski olimpijski akademiji. V teh časih, ko je šport močno okrnjen, množica rekreativcev pa prikrajšana za redno in učinkovito vadbo, je to področje, ki ga moramo negovati še posebej skrbno. Dan Slovenskega športa, Evropski teden športa, Letni in zimski olimpijski festival, Kongres športa za vse, Mini olimpijade in usposabljanje v

športu so stalnice dela Strokovnega sveta športa za vse pri olimpijskem komiteju Slovenije. Še posebej kaže opozoriti na svetovni kongres športa za vse, ki se bo zgodil v Portorožu.

## Se lahko nadejamo tako velikih uspehov naših športnikov kot lani?

Nad športnimi dosežki slovenskih športnic in športnikov se navdušuje ves svet. V korak z najbolj razvitimi hodimo le ob neizmernem entuziazmu in strokovni usposobljenosti trenerjev in drugih, podkrepljeni z najnovejšimi dognanji stroke. Temu področju bomo namenili še več pozornosti kot doslej. Skrb za športnike in njihove športne kariere, usposabljanje strokovnih delavcev v športu, promocija slovenske olimpijske zgodovine skozi dejavnosti v Slovenskem olimpijskem izobraževalnem centru, promocija Fairplaya v Sloveniji, skrb za nepravilnosti v športu – Žvižgavka, usposabljanje strokovnih kadrov v športnih zvezah/društvih ASMC so in bodo pomembne naloge, ki nas čakajo. Prepričan sem, da naš načrt pomeni pravo izhodišče za učinkovito izvedbo zastavljenih ciljev v letu 2021.



# 20 najpogostejših vprašanj o novih vlakih

V preteklih mesecih smo v uredništvo revije prejeli precej vprašanj o novih vlakih, o tehničnih značilnosti, njihovih zmogljivostih itn. Vprašanja in odgovore nanje objavljamo spodaj.

## Koliko koles lahko prepeljemo z novim vlakom?

Na novih vlakih je mogoče prepeljati deset koles.

## Ali je na vlaku brezžična povezava?

Na vsakem novem vlaku se je mogoče brezplačno povezati na splet. Povežemo se najprej do spletnega vmesnika z informacijami o relaciji, na kateri potujemo, in o vlaku, nato pa se lahko povežemo na internet in brezskrbno brskamo.

## Ali ima vlak USB ali navadne vtičnice?

Navadne vtičnice so na voljo na vsem vlaku. V oddelku s prvim razredom pa so poleg navadnih tudi USB vtičnice.

## Kje vozijo novi vlaki v začetku 2021?

Novi dizelski vlaki vozijo na med Ljubljano in Kočevjem, Ljubljano in Kamnikom ter Ljubljano in Metliko.

## Koliko vlakov je za zdaj v Sloveniji?

V Sloveniji je pet dizelskih garnitur. Vse vozijo v rednem prometu. Na testiranju je tudi že elektromotorna garnitura.

## Kdaj bomo sprejeli vse potniške vlake?

Vseh 52 naročenih vlakov bomo v Slovenijo sprejeli do konca 2022.

## Ali so vlaki primerni za gibalno ovirane osebe?

Seveda! Vse potniške garniture so nizkopodne in so tako bistveno lažje dostopne za osebe na invalidskih vozičkih. Vrata so opremljena z izvlečno stopnico, za gibalno ovirane osebe so prilagojene tudi sanitarije.

## Koliko hitro pelje novi vlak?

Največja hitrost novih vlakov je 140 kilometrov na uro. Vlak bo s to hitrostjo vozil med Pragerskim in Maribor.

## Katere kategorije so novi vlaki?

Novi vlaki so v voznih redih označeni kot lokalni potniški vlaki, kot denimo obstoječi Siemensovi vlaki Desiro.

## Koliko potnikov sprejme novi vlak?

V novih dizelskih garniturah je 171 sedišč in 143 stojšč. V enonadstropnih električnih garniturah je 235 sedišč in 184 stojšč, v dvonadstropnih električnih pa 292 sedišč in 277 stojšč.

## Ali lahko z novimi vlaki prepeljemo domače živali?

Seveda! Za prevoz domačih živali veljajo enaka pravila kot na drugih vlakih. Potniki lahko z vlaki Slovenskih železnic brezplačno

prevažajo majhne udomačene živali, ki so zaprte v kletke ali košare in ki se lahko namestijo kot osebna prtljaga, ter majhne pse, če jih je mogoče držati v naročju. Večji psi morajo imeti nagobčnik, biti na vrvcu ter ležati na tleh, tako da ne ovirajo drugih potnikov.

## Koliko tehta novi vlak?

Dizelske garniture tehtajo okrog 127 ton, enopodne električne 137 ton ter dvopodne električne garniture 162 ton.

## Ali so vsi novi vlaki klimatizirani?

Da.

## Ali bodo novi vlaki zamenjali stare, denimo gomulke?

Ko bomo v Slovenijo sprejeli vse nove vlake, bomo začeli iz voznega parka umikati starejša vozila. Ostali bodo vsi vlaki Siemens Desiro, trije Pendolini, 8 dizelskih garnitur serije 713 in 23 dizelskih garnitur serije 813.

## Ali bodo vsi novi vlaki enake modre barve?

Da.

## Ali bodo novi vlaki vozili tudi v tujino?

Za zdaj novi vlaki v tujino ne vozijo. Bo pa to mogoče. Po pogodbi mora namreč dobavitelj vlakov, podjetje Stadler, v največ dveh letih pridobiti tudi dovoljenja za vožnjo vlakov v Avstriji in na Hrvaškem.

## Koliko vlakov bo pri nas vozilo do konca 2021?

Poleg petih dizelskih, ki že vozijo, bomo letos prevzeli še trinajst enopodnih elektromotornih garnitur in deset dvopodnih elektromotornih garnitur.

## Kje po svetu še vozijo vlaki FLIRT?

Vlaki FLIRT, ki jih izdeluje podjetje Stadler, vozijo v dvajsetih državah po vsem svetu, med drugim tudi v Nemčiji, Italiji, Srbiji, na Poljskem, ZDA in Veliki Britaniji.

## Ali bodo potovanja po Sloveniji zaradi novih vlakov hitrejša?

Hitrost, s katero vlaki vozijo po železniškem omrežju, je odvisna od več dejavnikov, med drugim tudi od značilnosti vlakov in značilnosti prog, po katerih vozijo. Potovalni čas se bo na določenih relacijah skrajšal za nekaj minut.

## Kdaj so se začele priprave na nakup novih vlakov?

Načrtovanje in pripravljane dokumentacije se je začelo leta 2015, razpis je bil objavljen leta 2017. Pogodba za 26 vlakov je bila podpisana leta 2018, druga pogodba za dodatnih 26 pa leto pozneje.

Če bi želeli več informacij o novih vlakih ali voznjah z njimi, nam lahko pišete na [info@slo-zeleznice.si](mailto:info@slo-zeleznice.si)

## Namig za izlet

# Z vlakom na Gundiše

Gorniki in kolesarji se z vlakom odpravimo na razgledno ploščad Brandl, ki stoji na skalni pečini Bernsteiner Ofen (1447 m) na Gundišah (Gundisch) nad Labotsko dolino (Lavanttal) na jugovzhodu avstrijske Koroške.

## Labotska in Podjunska železnica

Enotirna Labotska železnica je bila dokončana leta 1900. Povezala je mesta Zeltweg ob Rudolfovi železnici na avstrijskem Štajerskem, Dravograd ob Dravski železnici in Celje ob Južni železnici. Med letoma 1959 in 1964 so zgradili Podjunsko

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost za ljubitelje železnic, navajamo slovenska imena nekdanjih postaj na ukinjenem odseku Labotske proge od Dravograda do Št. Pavla: {most čez reko Dravo}, 1. Dravograd-trg, {državna meja Slovenija-Avstrija}, 2. Rabštanj-Libeliče (Rabenstein-Leifling), 3. Labot (Lavamünd), 4. Labot-trg (Lavamünd Markt), {most čez reko Labotnico (Lavant)}, 5. Etna vas (Ettendorf), 6. ? (Altacherwirt), 7. Št. Jurij v Labotski dolini (Sankt Georgen im Lavanttal) in 8. Št. Pavel (Sankt Paul).

železnico, ki je po ozemlju republike Avstrije povezala Pliberk (Bleiburg) ob Dravski in Št. Pavel (Sankt Paul) ob Labotski železnici. Zato je bil postopoma ukinjen in odstranjen odsek stare Labotske železnice med Dravogradom in Št. Pavlom.

## Gundiše (Gundisch)

Spodnja Labotska dolina je bila v preteklosti prizorišče bojev za severno mejo, saj je bilo to območje do prve svetovne vojne pretežno slovensko, o čemer še danes pričajo krajev-

na imena slovenskega izvora. V maju in juniju 1919 je Labotski odred pod poveljstvom slovenskega generala Rudolfa Maistra zasedel Št. Pavel, Roje (Maria Rojach) in vrh Mala planina (Kleinalpl, 1759 m) nad Planino Brandl (1400 m), ki leži na južnem pobočju pogorja Golice (Koralpe). V zadnjih dveh letih druge svetovne vojne so na Golici delovale enote slovenskega partizanskega Lackovega odreda. Dne 11. marca 1945 so partizani napadli Št. Jurij v Labotski dolini (Sankt Georgen im Lavanttal), v noči na 21. marec pa se je 2. bataljon Lackovega odreda pri koči na Planini Brandl spopadel in pri

Nekdanja Labotska železnica pri Št. Pavlu



Vlak in samostan v Št. Pavlu



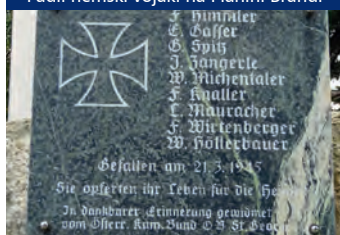


Jankova kapela



Razgledna ploščad

## Padli nemški vojaki na Planini Brandl



tem skoraj povsem uničil lovski vod neke nacistične enote. Na ta dogodek nas opozarja spominska plošča padlim nemškim vojakom, ki stoji na parkirišču pri počitniških hišah na Planini Brandl. Gundiše pa so raztrese na gorska vas na pobočju Golice med Št. Jurijem in Planino Brandl.

## 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 železnici do Št. Pavla v Labotski dolini (20 minut, 379 m). Na griču nad železniško postajo stoji mogočno poslopje Benediktinskega samostana svetega Pavla. Samostan je znan po svojih dragocenih umetniških delih in knjižnih zbirkah ter je odprt za obiskovalce. Od postaje do Št. Jurija je po cesti šest kilometrov (z avtobusom 17 minut, s kolesom 30 minut). Iz Št. Jurija (453 m) se v številnih

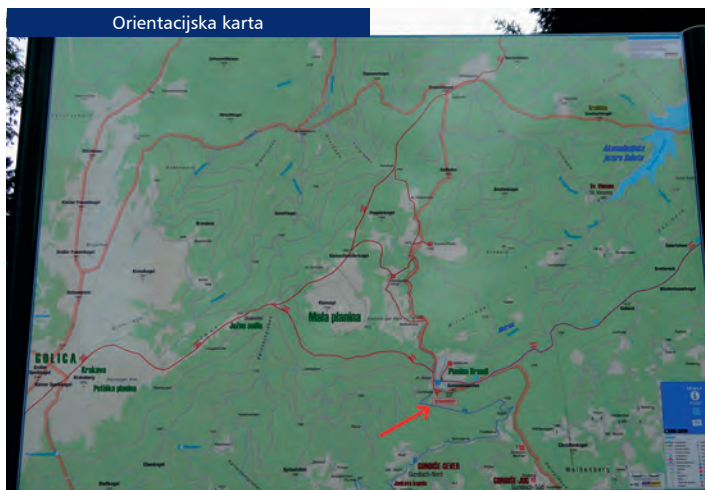
serpentinah vzpenja razgledna in večinoma asfaltirana cesta do parkirišča na Planini Brandl (1400 m). Razdalja znaša deset kilometrov. Za vzpon kolesarji potrebujemo dobro uro in pol, pohodniki pa slabe tri ure. Cesta nas najprej vodi skozi naselje Kamna Gora (Steinberg) in mimo gradu Kamen (Stein) iz 12. stoletja. Ob cesti na robu gozda stoji bogato poslikana Jankova kapela (Jonke Kapelle, 935 m), ki so jo postavili domačini leta 1890. Od parkirišča do razgledne ploščadi Brandl, ki so jo postavili leta 2019, je še deset, po krožni poti pa skupaj trideset minut hoje. S ploščadi, na kateri je nameščen daljno-

gled, v jasnem vremenu vidimo skoraj celotno Labotsko dolino, Golico, Svinško planino (Saulpe), Dobrač in Kamniške Alpe. Planina Brandl je izhodišče za pohodniško turo s štirimi kočami: mimo Stiftshütte, Steinbergerhütte in Gundischerhütte. Od tam pa se mimo akumulacijskega jezera Sobote (Stausee Soboth, 1080 m) in čez mejni Košenjak (1522 m) vrnemo v Slovenijo. Kolesarji se ob vrnitvi lahko iz Št. Jurija zapeljemo po asfaltirani cesti do Dravograda (20 km).

*Želim vam prijetno turo!*

Rado Smerdel

## Orientacijska karta



## Planina Brandl, Mala planina in kočja Stiftshütte



# Lokomotiva 153-006 v Kočevju



Lokomotiva v začetku januarja 2021 na železniški postaji v Kočevju.

Pa je šla! Mala, ljubka parna lokomotiva 153-006 je v torek, 10. novembra 2020, odpotovala na postajo, kamor so njene sestre vozile na začetku svoje kariere. V Kočevju bo

poslej spominjala na stare čase v kontrapunktu s sodobnimi motorniki po ponovni uvedbi potniškega prometa do Ljubljane. Nekoliko nenavadno pa je bilo, da poti ni premagala z

lastnimi kolesi, temveč štiparom na cestni prikolici. To je bil zelo zahteven logistični projekt, ki ga je opravilo mednarodno podjetje Prangl, specializirano za posebne prevoze. Pripeljalo



Malo pred pol šesto zvečer je lokomotiva lebdela nad vlačilcem

## Potniška lokomotiva 153-006 – tehnični podatki

Prejšnje oznake:  
kkStB 99.34,  
DRB 98 1385

- konstrukcijski tip: 1Ct n2v
- letnik: 1900
- tovarna: Krauss, Linz
- teža v službi: 39,3 t
- osna obremenitev: 10 t
- dolžina: 8,9 m
- premer valjev: 370/570 mm
- gib bata: 570 mm
- premer pogonskih koles: 1140 mm
- tlak pare: 13 bar
- moč: 300 kW (ca. 400 KM)
- največja hitrost: 60 km/h

Med prvimi kurilnicami, ki so dobile te lokomotive, je bila prav šišenska kurilnica v Ljubljani. Vse do leta 1918 so te lokomotive obvladovale vleko potniških vlakov na dolnji in kočevski progi. Občasno so vozile tudi v Kamnik, službovale pa so tudi na progi v Ajdovščini in v Rovinju.

Po 1. svetovni vojni je ostalo v Sloveniji 13 teh lokomotiv, ki so dobile oznako JDŽ 153. Prevzele so delo na progah v Kamnik, v Savinjski dolini in v Prekmurju. Po 2. svetovni vojni so se umaknile na delo v industrijske obrate. Lokomotivo 153-006 je Avstrija predala Jugoslaviji šele leta 1948. Do leta 1973 je delala v Železarni Štore, ko je bila odkupljena za muzejsko zbirko.



Lokomotiva je sedla na vlačilec šele ob pol šestih zvečer

je velikansko cestno dvigalo in s tremi tovornjaki vlačilci potrebno opremo in orodje.

Priprave so stekle v železniškem muzeju že ob svitu, a je delo zahtevalo ves dan in konvoj z lokomotivo je krenil na pot šele v večernem mraku. Lokomotiva je zahteven naklad, čeprav je dolga le nekaj manj

kot 9 metrov in tehta brez vode in premoga slabih 30 ton. No, »v službi« je tehtala še 10 ton več in je bila kljub majhnim kolesom kar živahna – dobro je pospeševala in lahko hitela s 60 kilometri na uro, kar je bilo za čas po prelomu stoletja, ko je ta tip nastal, več kot ugledna hitrost za potniške vlake na



Konvoj je zapustil območje muzeja šele ob pol sedmih

lokalnih progah. Imenitna pa je še zaradi nečesa: njen »oče« Karl Gölsdorf, avstrijski konstruktor svetovnega slovesa, je vedel, da para v enem samem delovnem procesu ne more oddati vse energije – veliko je gre neizkoriščene skozi dimnik. Zato je tudi pri teh lokomotivah uvedel zvezni način: para

vaden vtis – človek bi pomislil, da so lokomotivo narobe sestavili ... Še bolj nenavadna je bila lokomotiva videti, ko je bila naložena na vlačilcu, saj so ji morali sneti dimnik, ker bi bila sicer previsoka.

Lokomotiva je srečno pripotovala v Kočevje, kjer so jo vrli spremljevalci uspešno utirili ob



Naslednjega dne sta Rado Novak, lastnik firme Granos, ki je izvedla obnovo, in Miran Vrbinc, restavrator v muzeju, opravila še zadnje popravke.

priteče iz kotla najprej v jakotlačni valj na desni strani lokomotive, tu opravi pol dela in se nato pretoči v šibkotlačni valj na levi strani, kjer opravi drugo polovico. Ker naj bi bile sile na obeh bokih lokomotive enake, mora imeti šibkotlačni valj večji premer, namreč večjo površino bata, kot jakotlačni – sila na bat je seveda enaka zmnožku njegove površine in tlaka pare. Neenaka valja pa dajeta nena-

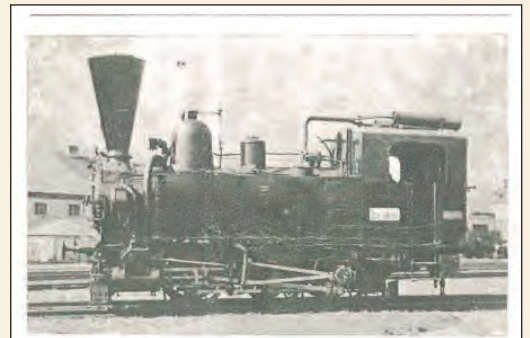
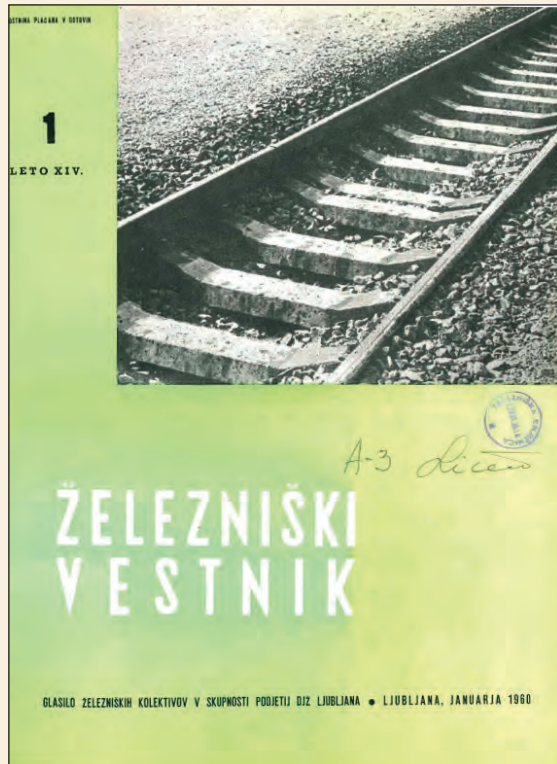
pol desetih ponoči. Naslednjega dne so jo obiskali še sodelavci železniškega muzeja, da so opravili še zadnje korekture laka oziroma drobne poškodbe od nakladanja. Lokomotiva zdaj čaka še na obljubljeni dokončanje nadstrešnice oziroma zastekljenega kioska v obliki stare kurilnice.

Pripravil Mladen Bogić

# 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, upokojencem in vsem železniškim navdušencem.

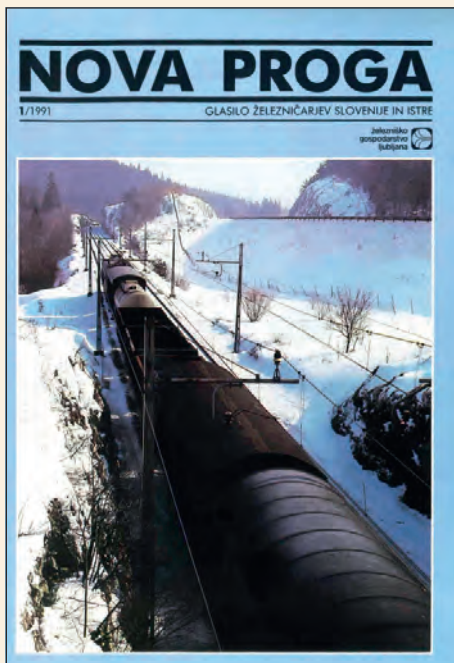
## 60 leti



PRVIH 100 LET KAMNIŠKE PROGE

Fotografija popularne lokomotive, ki je nekdanj vozila po kamniški progi in so jo ljudje zaradi značilnega dimnika poimenovali »škrničelj«, nas spominja na častitljivi jubilej te proge. Stoti rojstni dan je dopolnila 28. januarja letos, osrednja proslava pa bo 15. junija v Kamniku, kamor bo iz Ljubljane pripeljal muzejski vlak s parno lokomotivo. Ponovno oživiljeni primestni promet na tej progi v zadnjih dvanajstih letih dokazuje, da so bila prizadevanja ZG Ljubljana in občin ob progi, da se promet na njej ne ustavi, pravilna, saj vlak vsak dan nadomesti 200 avtobusov ali 2600 osebnih avtomobilov, ki bi delali gnečc na cestah in onesnaževali okolje.

## 30 leti



**STKAN 9**

### Novi odnosi v Skupnosti JZ

S vključeno skupnosti JZ z dne 27. decembra 1990 so hkrati s 1. januarjem 1991 uveljavljene spremembe statuta in organiziranosti SZZ ter sprejetje JZ. Spremembe so vsebovale v spremembi in sprejemboh in dopolnitvah samostojnega sporazuma o združitvi v SZZ, ki so ga sprejeli vse ZTO na predlog skupne komisije, ustanovljene iz predstaviteljskih organizacij, ki so združene v SZZ.

Z navedenim sporazumom je upravljen celoten paket odločen o SZZ in sprejemboh samostojnega sporazuma o združitvi v SZZ, ki so se do 1. januarja 1990 razpisovale kot javna podjetja na temelju vspešnih razpisov. Osnovni dejavnosti železnice je pri vseh ZTP upravljalna za delovanje javnega podjetja. S tega vidika ima republika kot ustanovitelj pravico in oblikovati, da na vseh področjih zagotavlja ustrezno pomoč za ustrezno delovanje podjetij, ki organizirajo in opravljajo to delovanje, ter obveznost, da s svojim vsplivom omogočajo kvalitetno urejanje in izvajanje tega dela. Ni to javnega podjetja. Medtem ko štje celoten poslovni promet ter tisto drugo delo in ustrezno delovanje, izvajajo, ki se z njim o uspešnosti razpisajo kot javnega podjetja.

Z ustanovitvijo javnega podjetja se je uveljavila poslovna pravica, ki je temeljna in neodtujljiva, to, da je na temelju pravnice, ki jo imajo oblikovane, ki se na strani države in občanov glede finančne pomoči, vzdrževanja in razvoja ter upravljanja in infrastrukture.

Prostovolje, so je dopolnilo dejavnosti dejavnosti, so skupaj na gospodarsko-povratno funkcijo, ki je v vsa trikotna področja priložnosti njegovega delovanja.

Vse navedene spremembe pri ZTP so tako najno terjajo, da se ustrezno v njihovi upravljalni obliki v SZZ. V naslednjih letih so s 1. januarjem 1991 na temelju navedenega sporazuma o združitvi v SZZ vključena sprejembovna glasila ZTO, ki so vključena v področje SZZ pri upravljalni zadevi, na katero je dopolnjeno, da so skupnega pomena za združitvi. Skladno s tem se je sprejembovna glasila SZZ tako da je leta 1991 postala poslovna povratna oblika ZTO, ki omogoča v upravljalni obliki dopolnjevanje skupnih nalog.

Zagotavljanje tehnično-ekonomsko učinkovitosti ter funkcionalnosti ZTO pri organiziranosti in opravljanju nalog samostojnega podjetnega prometa.

**1. Upravljanje**

Uključena iz skupnosti SZZ kot samostojni organ, ustanovljen po delovnem načelu. Z njim vključena s strani funkcionarji, ki so jih prej opravljal v imenih in funkcijah iz ZTO, kot so tovarniški ravniki in predstavniki v drugih menedžerskih funkcijah in s strani strokovnjakov, ki so jih prej opravljal v imenih in funkcijah iz ZTO, kot so tovarniški ravniki in predstavniki v drugih menedžerskih funkcijah in s strani strokovnjakov, ki so jih prej opravljal v imenih in funkcijah iz ZTO, kot so tovarniški ravniki in predstavniki v drugih menedžerskih funkcijah.

**Organiziranost ZG Ljubljana v obdobju pred pazočno kolektivno pogodbo v železniški dejavnosti**

Delavci svet ZG Ljubljana je na temelju 21. decembra obravnavane kolektivne pogodbe in sicer pri delu, pa so sklenili, da jih bo delavci svet sprejel na vsaj dve letni kolektivne pogodbe za področje železniške dejavnosti.

Delavci svet ZG Ljubljana je bil na splošno pravilno in ustrezno organiziranost ZG Ljubljana, ki se zanaša na organiziranost in uspešnost, ki so jih prej opravljal v imenih in funkcijah iz ZTO, kot so tovarniški ravniki in predstavniki v drugih menedžerskih funkcijah in s strani strokovnjakov, ki so jih prej opravljal v imenih in funkcijah iz ZTO, kot so tovarniški ravniki in predstavniki v drugih menedžerskih funkcijah.

**2. Upravljanje**

Uključena iz skupnosti SZZ kot samostojni organ, ustanovljen po delovnem načelu. Z njim vključena s strani funkcionarji, ki so jih prej opravljal v imenih in funkcijah iz ZTO, kot so tovarniški ravniki in predstavniki v drugih menedžerskih funkcijah in s strani strokovnjakov, ki so jih prej opravljal v imenih in funkcijah iz ZTO, kot so tovarniški ravniki in predstavniki v drugih menedžerskih funkcijah.

### OVIRE PRI DELU TOVORNE POSTAJE KOPER

## Nujna je čimprejšnja posodobitev zmogljivosti

V zvezi z železniško tovarno postajo Koper preseneča podatek, da se na tem primorskem območju nahaja povprečno kar 1000 vagonov na dan. Ker se Luka Koper nenehno širi in odpira nove zmogljivosti, se temu primerno veča njen promet, hkrati pa tudi zahteve po čedalje večjih prevoznih storitvah železnice.

Kot nam je pojasnil Jože Orel, šef tovarne postaje Koper, je glavna naloga delavcev na tem območju, da v skladu s potrjenim planom dela Luke Koper pravočasno dostavijo ustrezno število primernih vagonov na vsa zahtevana primopredajna mesta. Hkrati pa morajo odpeljati vse vagone, ki so bili prej naloženi ali razloženi. Žal pri tej okvirni usmeritvi železnica zaradi težavnega gospodarskega položaja ne more slediti hitremu razvoju Luke Koper.

Med ostrejši zahtevami priložnosti delavcev na vsa zahtevana primopredajna mesta, hkrati pa morajo odpeljati vse vagone, ki so bili prej naloženi ali razloženi. Žal pri tej okvirni usmeritvi železnica zaradi težavnega gospodarskega položaja ne more slediti hitremu razvoju Luke Koper.

**Pomanjkanje tirnih zmogljivosti**

Na tovarni postaji Koper se največ težav pojavlja zaradi pomanjkanja tirnih in drugih zmogljivosti za sprejem in odpravo vlakov za nakladanje in luki ter za čiščenje, pranje in tehnično popravilo vagonov. Čeprav vagoni prej odidijo v Prestranko, predvsem tiste iz serije E in EA, morajo nekatere vrste vagonov od

peljati na pranje v oddaljeni Zalog pri Ljubljani. Določeno število posebnih vagonov za prevoz žit in rudnin pa očistijo kar sami na tirih v Kopru.

Hudo oviro pri izpolnjevanju delovnega plana pomenijo tudi nepravilno naloženi vagoni. Zaradi pogostih in časovno daljših okvar na napravah za nakladanje vagonov z razsutimi tovari večkrat prihaja do nezaklenjenih premikov. Vagone vozijo na tehanje na raznično grupo ali v staro luko, nato jih pripeljejo nazaj za nakladanje ali razkladanje tovora ter jih ponovno tehtajo.

Pri tem gotovo ni treba posebej poudarjati, da nepotrebni premiki, zadrževanje, nezaklenčenost vagonov in drugi tovrstni pojavi povzročajo tudi visoke stroške. Tako na glavni pristaniški postaji potrebujejo za 4 elektrifikirane tise, za boljše pripravo vagonov (Nadatljevanje na naslednji str.)

Znak za odhod s postaje Kočevje.  
(foto: Miško Kranjec)



