

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Melita Rozman Dacar

Vojna v Ukrajini je tudi izziv in priložnost

**Vlaganja v posodobitev
železniške infrastrukture
so nujna**

Robert Sever

V transportu postajata vse bolj pomembna vpliv na okolje in zeleni prehod

Zaspani vlaki



Esad Babačić

sovraštvo, ki se pošilja po svetu hitreje od vseh vlakov in letal, mi pa smo le še nemi opazovalci, brez steklenice rakije, s katero bi se lahko razbili.

Pesem Ruski voz je poklon vlakom, na katerih se je jedlo in pilo, se veselilo in tudi zapelo ob zvokih kitare, ki jo je imel vedno kdo s seboj, tako kot steklenico rakije, ki se je jemala namesto zdravila. Seveda tega balkanskega direndaja na evropskih vlakih skorajda ni več, tako kot ni več vročih kupejev, presedanja iz enega v drugega, obiskovanja neznancev, pogovarjanja o vaseh in mestih, v katerih se vsi poznajo, ni čebule in špeha, bežanja iz vagona v vagon.

Potovanje slovanske duše je dolgo, pogosto tudi žalostno, predvsem pa počasno. Zato je vlak najbolj primerno plovilo, ki si ga lahko zaželi nekdo, ki bi rad čutil tako, kot je vlak občutil Bajaga in z njim vsi mi, ki med poslušanjem dobre glasbe potujemo.

Vlak je veliko več od prevoznega sredstva, zato mu počasnost ali vsaj občutek le te še kako pristaja. Naša življenja so skrajšana in hrepenenje, o katerem poje pesnik, je postalo potratno; želimo si čim krajših začetkov in koncev poti, brez nepotrebnih postajališč, na katerih ne vemo, kaj početi in s kom. Zato je omenjanje postaj v tej pesmi še kako pomembno, vsaj bilo je tako; pomenijo namreč razdalje v naših dušah in iskanje teh istih. Vlak je samo poveznica, metafora, s katero lahko za nekaj ur pozabimo, kako stisnjeni smo v svojo časovno kapsulo.

Kadar izbiram med letalom in vlakom, se odločim za vlak. *Vozi me vlak v daljave*, je zapisal Gregor Strniša in nas popeljal v zrak, tako kot bi nas proti nebu dvignilo letalo, ki pa nima te lirične dimenzije. Prav tako nima pogleda skozi okno, tako kot nima pokrajine, ki potuje z nami in pripoveduje zgodbo našega minevanja. In nima postaj z imeni, napisi, ljudmi na peronih, s kretničarji, semaforji, žicami, tiri, ki rišejo črte pred nami in za nami, nima blokov z balkoni in okni, ki gledajo vlake, tako kot vlaki gledajo njih. Tako kot nima sprehajalcev, ki hodijo po vlaku od vagona do vagona, kot bi med potniki iskali sorodne duše. In ne nazadnje, nima možnosti, da pozdravi tako, kot pozdravi vlak.

Zaradi vsega tega sem se odločil, da bom potoval decembra, ko bo morda že zima, na literarni nastop v Berlin z vlakom, ne pa z letalom, kot mi je bilo predlagano. Šel bom z vlakom, ker bi rad v Berlin potoval, ne pa tja priletel. Preprosto bi spet rad začutil počasnost in premikanje duše, ki je že nekaj časa nekje v zraku, brez svoje postaje. Preprosto imam dovolj preskakovanja, preletavanja in zaletavanja. Rad bi se ustavljal in čakal na postajah, kot to počnejo potniki s težjo prtljago. Rad bi šel z zaspanim vlakom in poslušal verze: *ti si tamo negde iza onih planina, dal' si možda zaspala il' si budna kao ja, dal' te muče nemiri il' te ništa ne muči ...* » ****

* *Vlak, zaspani vlak za Harkov, Gomel, Leningrad, vem, kako daleč nočoj je Beograd.*

** *Nikoli ne bosta svinčnik in papir, in vsi ruski poštarji ti ne bodo prinesli pisma, ki ga pišem jaz, na njem pa znamka s podobo Lenina, v pismu pa edina žalost, ki me razbija.*

*** *Moja žalost je velika, velika kot Rusija, ne morem ti poslati ljubezni, ker se ne pošilja.*

**** *Ti si tam nekje za tistimi gorami, si morda zaspala ali si budna kot jaz, te muči nemir ali te nič ne muči?*

Voz, pospani voz za Harkov, Gomelj, Lenjingrad, znam, kako je nočas dalek Beograd ... «* Tako se glasijo prvi verzi znamenite skladbe Ruski voz, ki jo je napisal in zapel Momčilo Bajagić – Bajaga. Takrat seveda ni niti slutil, kaj se bo čez nekaj desetletij dogajalo v Harkovu in kako daleč je to mesto za nas v tem trenutku. Namesto z vlakom lahko zdaj tja potujemo le še s pesmijo, ki jo izvajajo Bajaga i Instruktori. Kako trpko zvenijo v tem trenutku verzi *neće moći nikada, olovka i hartija i svi ruski poštarji ne mogu ti odneti pismo koje pišem ja, marka s likom Lenjina i u pismu jedina tuga što me razbija.* «** Lirski subjekt je dojel, da pismo ne bo prišlo tisti, ki ga čaka tam nekje daleč, kar je iz današnje perspektive še kako res. Zato je dilema med vodko in rakijo edina dilema za pesnika, ki ne more preboleti, da ne more na vlak za Harkov, tako kot je to lahko storil v nekih drugih časih. In nadaljuje: *tuga mi je velika, velika ko Rusija, ja ne mogu poslati ljubav, jer se ne šalje.* «*** Neredko se zgodi, da pesniki napovedo tisto, kar se šele ima zgoditi in tudi v tej pesmi se je to zgodilo. Ljubezen je zamenjalo

Renesansa železnice

V

rokah držite predzadnjo številko Nove proge v letošnjem letu. Letu, ki je po dveletnem covidnem obdobju pri ljudeh znova obudilo upanje o boljšem in zlasti normalnejšem jutrišnjem dnevu, mesecu, letu, skratka življenju. Globalno gospodarstvo je končno zadihalo, tudi slovensko, z njim pa domača



Jože Bonča

podjetja, ne nazadnje tudi v skupini Slovenske železnice.

Transport se povečuje – tako v potniškem, kjer se povečuje število prepeljanih potnikov, kot tudi tovornem prometu in logistiki sploh. Jeseni je po tirih zapeljalo vseh 52 sodobnih potniških vlakov Stadler (objavljen je razpis za še dodatnih 20), ki na železnico privabljajo vse več zadovoljnih potnikov. V Tovornem prometu SŽ, kjer do leta 2030 načrtujejo za okoli 300 milijonov evrov naložb v železniški vozni park, so kljub številnim oviram na zastareli železniški infrastrukturi (posledično tudi počasnejšim vožnjam) prepeljali več tovora, kot so načrtovali v letu 2022 in ob tem tudi povečali poslovne prihodke. Hvalevredno! Kot se je v intervjuju za Novo progo razgovorila direktorica družbe SŽ – Tovorni promet Melita Rozman Dacar, so z rezultati zadovoljni. In to kljub dejstvu, da so vojna v Ukrajini in z njo povezane posledice (podražitve energentov, inflacija in konec koncev tudi pomanjkanje različnih izdelkov oziroma polizdelkov) močno pretresle temelje mednarodnega poslovnega sveta in pretrgale oziroma vsaj dodobra spremenile številne blagovne (logistične) tokove. Ukrajinska vojna mora biti kljub vsej tragediji tudi za slovensko gospodarstvo zlasti nov izziv in priložnost. Kot v intervjuju poudarja prvi mož Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije Robert Sever, moramo postati še agresivnejši pri promociji prednosti naše geostrateške lege in zagotavljanja kakovostnih in konkurenčnih celovitih logističnih storitev. Za to pa so nujne nove tehnologije in sodobna železniška infrastruktura. Transport po železni cesti kot trajnostno okolju najbolj prijazen način je eden ključnih ciljev evropskega zelenega dogovora. V reviji si poglejte tudi jesensko fotoreportažo o drugem tiru med Divačo in Koprno, z dolgoletnim novinarjem in publicistom Primožem Hiengom pa smo se pogovarjali o knjigi Z vlakom na potep. V Novi progi pišemo tudi o nekaterih železniških novostih in zanimivostih iz Slovenije in tujine, preberete pa si lahko tudi, kako je »ajzenponar« Ludvik Pevec s tremi kolegi na motorjih v 41 dneh prevozil 19 tisoč kilometrov po državah Srednje Azije. Izkušnja, ki nikogar ne pusti ravnodušnega. Predstavljamo pa še enega ekstremnega železničarja – Matevža Permeta. Našega »daljinskega« tekača, ki namerava v prihodnjem letu premagati 100 kilometrov dolgo pot okoli najvišje evropske gore Mont Blanc. Zahtevna in težavna preizkušnja! Tako kot je zahteven in težaven gospodarski trenutek, v katerem živimo in delamo tudi Slovenske železnice. Prepričan sem, da bo v času, ki ga zaznamujejo številne globalne spremembe, železniški promet v Sloveniji, ki je najbolj trajnosten način transporta, končno doživel težko pričakovano celovito renesanso. Železnica v Sloveniji, ki se je začela 2. junija 1846, ko je bila uradno odprta železniška proga Gradec–Celje in je zapeljal prvi vlak po slovenskih tleh, je bila vedno gibalo napredka, zakaj ne bi postala spet?



3

Uvodnik

Jože Bonča

Čestitamo, železničarke in železničarji!



6

Pogovor

Melita Rozman Dacar

SŽ-TP je eden največjih slovenskih izvoznikov storitev



12

Pogovor

Robert Sever

Vlaganja v posodobitev železniške infrastrukture in nove tehnologije so nujna



16

Fotoreportaža s trase drugega tira



28

Sodelovanje stroke z lokalno skupnostjo

31

Nagradna križanka



32

Novice iz železniškega sveta



34

Pogovor

Ludvik Pevec

Kako so štirje mušketirji prevozili 19 tisoč kilometrov

Kolofon

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

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

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

Avtorji prispevkov: Jože Bonča, Ludvik Pevec, Esad Babačić, Klara Zrimc Bratanič



20

Železniške novice
iz Slovenije



22

Železniška nesreča
Kranj 2022 - vaja



24

Po Bohinjski progi od
letos tudi z novimi
sodobnimi Stadlerjevimi
motorniki



26

Mladim jeseni še
35.000 brezplačnih
železniških
vozovnic



38

Pogovor

Matevž Perme

Vse je v glavi!



42

Zmaga za Urbana
in zmaje



44

Pogovor

Primož Hieng

Veliko krajev je
dosegljivih z vlakom,
vsak pa ima svoje
zanimivosti in zgodbe



49

Odprtje razstave ob
120-letnici Godbe
Slovenskih železnic

Fotografije: Miško Kranjec
in arhiv Slovenskih železnic,
Matevž Perme, Ludvik Pevec,
Gregor Kukovica

Naslovnica: Miško Kranjec

Število izvodov: 7500
Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje:
Gregor Kukovica

Lektura:
Tina Ajd

SŽ-TP je eden največjih slovenskih izvoznikov storitev

Z letošnjim poslovnim letom smo zadovoljni. Kljub številnim oviram na železniški infrastrukturi smo prepeljali več blaga, kot smo načrtovali, povečali tudi poslovne prihodke, poudarja Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovornega prometa. Posodobitve in nadgradnje železniške infrastrukture so nujne in bodo prinesle večjo konkurenčnost prevoznikov. Nujna pa je tudi posodobitev voznega parka, za katero bo do leta 2030 namenjenih okoli 300 milijonov evrov.



V

preteklih letih pandemija covida-19 in zdaj vojna v Ukrajini sta močno spremenili razmere na trgu prevozov tovora in v logistični verigi nasploh. Kakšne so trenutne razmere? Kaj se je spremenilo?

Koronakriza in vojna v Ukrajini sta dodobra zatresli temelje mednarodnega poslovnega sveta. Vojna v Ukrajini je povzročila predvsem spremembo nekaterih blagovnih tokov. Ladje s tovorom, ki prihajajo v pristanišča, zamujajo tudi več mesecev, prihaja do prenatrpanosti skladišč v pristaniščih, kar ima negativne posledice za železniške prevoznike. Veliko podjetij je zmanjšalo proizvodnjo, kar vpliva tudi na količino prepeljanega tovora. Že lani smo v posameznih panogah opazili tudi pomanjkanje materialov in težave pri dobavah, kar je položaj v Ukrajini samo še poslabšal. Del prometa se je zaradi zastoja ladijskih prevozov preusmeril na železnico. Prav tako so posamezni kupci preusmerili dobavne verige tudi preko Slovenije. Vojna v Ukrajini je tudi izziv in priložnost, širše gledano pa negativno vpliva na naše poslovanje. Inflacija je vse višja, težave se pojavljajo pri vzdrževanju vozniških sredstev tako zaradi pomanjkanja materialov kot zaradi višjih cen vzdrževanja in najema. Ne gre pozabiti tudi na drastičen dvig cen energentov. Cene dizelskega goriva so se že občutno zvišale, 1. januarja 2023 pa pričakujemo drastičen dvig cene električne energije. Vse to pa pomembno vpliva na naše poslovanje.

Ste zadovoljni z letošnjim poslovnim letom?

Z letošnjim poslovanjem smo lahko zadovoljni. V prvih devetih mesecih leta 2022 smo prepeljali več tovora, kot smo načrtovali, seveda tudi na račun optimizacije procesov. Vozimo

težje in daljše vlake z več vagoni v obstoječih vlakih, zmanjšujemo število praznih voženj in pridobivamo nov tovor v tujini. Pridobili smo kar nekaj novih prevozov, nekatere tudi količinsko povečali, nekaj izmed njih tudi izgubili. Tudi poslovni prihodki so preseglj načrtovane. Ob nadaljevanju takšnih gibanj bomo dosegli rast, ki jo načrtujemo za letos. Zavedati pa se moramo, da so razmere na trgu izjemno težke. Naslednji meseci bodo tako za nas kot za druge prevoznike zelo velik izziv. Tako da v novo leto zremo z zaskrbljenostjo.

SŽ-Tovorni promet praktično 95 odstotkov tovora prepelje v mednarodnem prometu. Glavni generator tovora oziroma prepeljane-ga tovora je seveda izvozno usmerjeno domače gospodarstvo in ne nazadnje pomorsko okno v svet - Luka Koper?

SŽ-Tovorni promet je izrazito mednarodno usmerjeno podjetje, smo eden največjih slovenskih izvoznikov storitev. Preko Luke Koper prepeljemo okrog 60 odstotkov vsega tovora. Na drugi strani pa smo vodilni železniški prevoznik za luko, opravljamo tudi dostavo in odvoz vagonov na in z luških tirov. Trenutne imamo težave zaradi nerednih prihodov ladij in zasedenih skladiščnih zmogljivosti v koprski luki, potem so tu še ovire na progi, ki jih rešujemo sproti, pa čeprav imamo zaradi tega višje stroške. Z Luko Koper že dolga leta tradicionalno dobro sodelujemo, je eden izmed najpomembnejših strateških partnerjev.

V SŽ-Tovorni promet je pred časom vstopil strateški partner, češki EP holding. Kakšne spremembe je prinesel?

S strateškim partnerjem aktivno sodelujemo. Naši cilji so jasni, in sicer: rast podjetja SŽ-TP kot regionalnega pre-

“ Vojna v Ukrajini je tudi izziv in priložnost, širše gledano pa negativno vpliva na naše poslovanje. Inflacija je vse višja, težave se pojavljajo pri vzdrževanju vozniških sredstev tako zaradi pomanjkanja materialov kot zaradi višjih cen vzdrževanja in najema. Ne gre pozabiti tudi na drastičen dvig cen energentov. Cene dizelskega goriva so se že občutno zvišale, 1. januarja 2023 pa pričakujemo drastičen dvig cene električne energije. Vse to pa pomembno vpliva na naše poslovanje.

voznika, da torej SŽ-TP vstopa na tuje trge, posodobitev voznega parka, širitev na tuje trge, novi tokovi blaga, preusmerjeni preko Slovenije, izmenjava izkušenj, skupna rast. Nove celovite storitve za kupce, tudi na daljših relacijah in trgih, na katerih do sedaj nismo bili dejavni. Pričakujemo tudi preusmeritev nekaterih blagovnih tokov preko Luke Koper in na druge slovenske koridorje.

SŽ – TP skupaj s partnerjem načrtuje postati vodilni logist na območju jugovzhodne

Evrope (Slovenija, severna Italija, Avstrija, Hrvaška, Madžarska, Bolgarija, Romunija, Srbija in preostali del Balkana). Že večkrat ste napovedali tudi prevzeme podjetij v tujini, kdo so tarče?

Načrtujemo nadgradnjo prevoznih aktivnosti v Avstriji in na Hrvaškem, kjer že opravljamo prevoze z lastno vleko, ter širitev na druge ključne trge v regiji – Madžarsko, Italijo, Srbijo. Pri tem bomo ravnali glede na možnosti vstopa na trg – v

sodelovanju z nacionalnim in/ali zasebnim prevoznikom, z lastno izvedbo z varnostnim sprečevalom ali skupaj s podizvajalskim prevoznikom. Naš cilj je obvladovanje blagovnih tokov na celotni relaciji kot nosilec prevozov. Nekatero prevzemne tarče smo skupaj s strateškim partnerjem že identificirali, za konkretne podrobnosti je pre zgodaj, saj gre za poslovno občutljive podatke.

Železniška infrastruktura v Sloveniji je precej zastarela in omejuje povečanje prome-



ta - tudi tovarnega. Poteka optimizacija. Kaj dela pomenuje za vas? Kako se spopadate z ovirami, ki jih prinašajo?

Posodobitev železniške infrastrukture je nujna naložba za prihodnost! Prevoznikom bo prinesla večjo konkurenčnost, povečala bo privlačnost slovenskih transportnih koridorjev in s tem pozitivno vplivala na širše slovensko gospodarstvo. Kratkoročno pa za nas pomeni velike težave pri izvajanju prevozov. Samo če pogledamo komercialno hitrost med Koprno in Hodošem, ki se zaradi del zmanjša tudi na 18 kilometrov na uro. Težave imamo zlasti na odseku Ljubljana-Divača - 30 odstotkov manj razpoložljivih tras je na voljo, naročanje novih tras ni mogoče, proga je praktično enotirna, dela bodo potekala do leta 2027. Omejitve so tudi na drugih odsekih (vozišče Pragersko ...), težave pa so tudi številne dnevne zapore zaradi rednih vzdrževalnih del na infrastrukturi. Na SŽ-TP vsak dan skupaj s kupci iščemo rešitve za kar največjo pretočnost, sprejemamo vlake, čeprav zamujajo, in to za nas pomeni višje stroške. Za nas je strateški kupec tisti kupec, ki dolgoročno sodeluje z nami.

Država gradi drugi tir, ki bo povečal zmogljivost prevoznikov oziroma logistov. Kaj to pomeni za SŽ?

Drugi tir med Divačo in Koprno je eden ključnih projektov tako za SŽ-TP kot tudi za celotno slovensko logistiko. Želimo si, da bi se čim prej zgradila nova dvotirna proga. Poleg tega pa bo hkrati z gradnjo drugega tira treba posodobiti obstoječo progo in tudi druge proge slovenskega železniškega omrežja, kajti proga se ne konča v Ljubljani, treba je zagotoviti pretočnost do mej. Do takrat moramo preživeti, mi ne čakamo na čas, ko bo promet po novi progi stekel, tem-

več sami oblikujemo logistične rešitve za povečanje prevozov v trenutnih razmerah. Žal večkrat ovire pomenijo slabo voljo in težave, vendar se moramo zavedati, da se gradi, da bo logistiki omogočen normalen, okolju prijazen razvoj, ki bo sledil potrebam naših kupcev. Kupec se na koncu odloči, kako in s kom bo prepeljal svoj tovor.

Če želite ostati konkurenčni, morate nujno posodobiti vozni park. Kakšni so načrti na tem področju?

V zadnjih letih smo kupili 100 sodobnih univerzalnih vagonov za prevoz razsutih tovorov, ki so z različnimi nadgradnjami primerni za prevoz različnih

vrst blaga. Z njimi smo podprli razvoj nekaterih naših strateških kupcev doma in v tujini. Delovne procese v Koprno, ki je najpomembnejša točka slovenskega železniškega omrežja, smo posodobili z nakupom štirih dizelskih premikalnih lokomotiv. Celovito smo prenovili dvanajst obstoječih premikalnih lokomotiv. V zaključni fazi je dokumentacija za nakup novih tovarnih vagonov in nadomestitev najstarejših električnih in dizelskih lokomotiv. Do leta 2030 načrtujemo nabavo 30 električnih lokomotiv, modernizacijo 12 obstoječih dizelskih lokomotiv in nabavo 750 vagonov. Za nova vozna sredstva bomo namenili okoli 300 milijonov evrov.



“

Naše podjetje je edino, ki v Sloveniji ne ponuja le prevozov direktnih mednarodnih vlakov, temveč s svojimi prevozi na stranskih progah podpira tudi poslovanje slovenskih podjetij. Letos smo oblikovali produkt za prevoz posameznih vagonskih pošilk z namenom preusmeritve tovora s preobremenjenih cest na železnico. Kot zelo atraktivni se kažejo tudi prevozi lesa.



Kako se v SŽ – Tovorni promet prilagajate trendom na področju prevoza tovora in logistike?

Konkurenca se je v zadnjem obdobju izredno zaostila. Poleg našega podjetja na slovenskem železniškem trgu deluje še sedem konkurenčnih prevoznikov. Naše podjetje je edino, ki v Sloveniji ne ponuja le prevozov direktnih mednarodnih vlakov, temveč s svojimi prevozi na stranskih progah podpira tudi poslovanje slovenskih podjetij. Letos smo oblikovali produkt za prevoz posameznih vagonskih pošiljk z namenom preusmeritve tovora s preobremenjenih cest na železnico. Kot zelo atraktivni se kažejo tudi prevozi lesa. Podprli smo jih s projektom Single Wood, ki ponuja kakovosten prevoz posameznih vagonskih pošiljk lesa med Slovenijo in tujino. Ti prevozi z lesom so namenjeni predvsem uporabnikom, ki nimajo dovolj blaga za sestavo kompletnega vlaka. Posamezne vagonске pošiljke se zbirajo na različnih postajah v Sloveniji in sestavijo v kompletni vlak na glavni ranžirni postaji Ljubljana Zalog, ki je glavna stična točka z dnevnimi povezavami do drugih destinacij v Sloveniji in tujini. Obenem razvijamo tudi produkte na tujih trgih – Sava Express med Slovenijo in Srbijo, produkt Ljubljana Line med Nemčijo in Slovenijo. Pripravljamo tudi nekaj novih projektov, ki bodo razširili paleto naših storitev za naše kupce.

V skupini SŽ – Tovorni promet je 1014 zaposlenih. Kakšen je vaš pogled na vodenje kadrovske tako raznolike družbe?

Pri svojem delu smo se skupaj s sodelavci spopadali s številnimi izzivi, od ekonomskih recesij in poglobljanja konkurence do še neslutnih izzivov, ki sta jih prinesli koronakriza in vojna v Ukrajini. Kljub temu smo



vse težave uspešno prebrodili. Skozi leta smo gradili odnose, naš tim je povezan, sledimo istim ciljem, naučili smo se poslušati drug drugega in skupaj premagovati ovire. Ponosna sem, da v Tovornem prometu pomlajujemo kader, ki ga sami prepoznamo kot potencial. Obenem se soočamo tudi z izzivi pri vodenju manj izkušenih sodelavcev, ki smo jim dali priložnost na vodilnih položajih, to je naša prednost, kajti delamo na dolgi rok in pozitivni rezultati so že vidni. Učimo se drug od drugega, vključujemo čim več zaposlenih, delujemo s ciljem trajnostnega vodenja. Dovolimo mladim razmišljati izven okvirjev, mi pa sodelujemo, usmerjamo z izkušnjami, znanjem in modrostjo, ki jih imamo. Prepričana sem, da je to prava kombinacija za razvoj podjetja. Zaposleni morajo biti

pravilno usmerjeni, pravočasen in pravilen pretok informacij je nujen. Brez skupnega prizadevanja vseh sodelavcev družbe SŽ-TP podjetje ne bi bilo uspešno. SŽ-Tovorni promet kot direktorica vodim že deset let in vem, da brez sinergij s sodelavci in poslovnimi partnerji ne bi bili uspešni. Direktorica ni tista, ki bi si lahko pripisovala uspehe ali neuspehe, direktorica je tista, ki usmerja oziroma vodi kolektiv do cilja, v katerega vsi verjamemo. Kot kažejo rezultati, smo pri tem uspešni. Imam odlične sodelavce in kolege, ki so mi pomagali in mi pomagajo preskočiti marsikatero oviro. Ne smemo pa pozabiti tudi naših kolegov drugih družb skupine SŽ, tudi oni pripomorejo s svojim delom, da lahko sledimo vse bolj zahtevnim kupcem in ciljem, ki so postavljeni pred nas.

Vlaganja v posodobitev

železniške infrastrukture in nove tehnologije so nujna

Še bolj agresivna pa mora biti promocija prednosti naše geostrateške lege in zagotavljanja kakovostnih in konkurenčnih logističnih storitev, je prepričan Robert Sever, direktor Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije. Nove tehnologije in digitalizacija v transportu in logistiki so ključne pri zagotavljanju optimizacije poslovanja.

Slovenski prevozniki in logisti so se znašli v teh težavnih, novih razmerah, kaj to pomeni za transportno in logistično panogo pri nas?

Logistika se je tako kot preostalo gospodarstvo primorana soočiti z nepredvidljivimi razmerami na trgu. Poleg visokih cen energentov naraščajo stroški tudi na drugih področjih, kot so stroški dela, osnovnih sredstev in surovin. V Združenju za promet smo opozorili predvsem na velike skoke cen pogonskega goriva, zato smo pristojnemu ministru za infrastrukturo predlagali ukrep regulacije cen goriva, kar je kratkoročno ustrezen ukrep. Cena goriva se je od začetka leta dvignila za 30 odstotkov in tako visoka cena goriva predstavlja že več kot tretjino vseh stroškov, ki jih ima prevoznik pri opravljanju svoje dejavnosti, zato je 10-odstotni dvig prevoznin v primerjavi s prejšnjim letom razumljiv. Regulacija cen energentov dolgoročno seveda zaradi javnofinančne obremenitve ni vzdržna.

Kaj storiti?

Gospodarska zbornica Slovenije je predlagala, da se za vse energente (plin

in električna) uvede regulacija oziroma kapica na cenovni maksimum po vzoru nekaterih držav znotraj Evropske unije. Zavedamo se, da morajo biti ti ukrepi usklajeni na ravni celotne EU, zato je v teh dneh sprejeto soglasje držav članic EU do predloga Evropske komisije o regulaciji cen plina dober znak ukrepanja v spopadanju z energetske krizo. Gospodarstveniki pričakujemo, da bo zdaj Vlada RS čim prej sprejela še obljubljen nacionalni sveženj ukrepov, saj časa ni več dovolj.

Seveda pa cene energentov niso edina težava?

Res je! Težave niso le podražitve energentov. Stroški naraščajo tudi na ostalih postavkah, tako so se stroški vzdrževanja vozil povišali od 20 do 25 odstotkov, nabavne cene vozil so se povečale tudi za 30 odstotkov. Težave so tudi na kadrovskem področju, saj je balkanski bazen za zaposlovanje kvalificiranega kadra že izprazen. Vse bolj je prisotno zavedanje, da bo treba v Sloveniji veliko narediti na izobraževalnem sistemu, kjer smo v zadnjih letih dobesedno zaspali. To, da poklic v naši panogi omogoča dostojno življenje in da so se pogoji dela z napredkom tehnologije neprimerljivo izboljšali, je treba na primeren način predstaviti mladim.

“

Manjše
onesnaževanje in
boljši izkoristek
porabljene energije sta
ključna pri izpolnjevanju
dolgoročnega cilja
preusmeritve tovora s
prenatrpanih cest na
železnice.





Oskrbovalne verige v globalnem svetu so mnogokrat upočasnjene ali celo prekinjene, ladje v pristanišča tudi zaradi vojne v Ukrajini zamujajo, kje vi vidite možnosti in priložnosti?

Posledice covid-19 in vojna v Ukrajini imajo velik vpliv na spremembe v pomorskem prometu in logističnih tokovih. Razmere v evropskih pristaniščih so spominjale na kaos zaradi prenasičenosti pristaniških kapacitet in na drugi strani velikih zamud v ladijskem prometu. V Luki Koper je situacija podobna kot v drugih pristaniščih, dodatno pa so razmere zaostrene tudi zaradi omejitev v železniški infrastrukturi, kjer poteka velik investicijski cikel modernizacije železniške infrastrukture. Ključno pri tem je, ali nam bo uspelo zadržati dotok novih blagovnih tokov. Vlaganje v infrastrukturo, ki je ozko grlo predvsem v železniškem prometu pri oskrbi nam zalednih trgov, je le eden od ukrepov. Pomembna so tudi vlaganja v nove tehnologije in še bolj agresivna promocija prednosti naše geostrateške lege ter

zagotavljanja kakovostnih in konkurenčnih logističnih storitev.

Mnogi strokovnjaki menijo, da mora biti gradnja drugega tira začetek celovitega preporoda železniške infrastrukture v Sloveniji. Kako v Združenju za promet in zveze pri Gospodarski zbornici Sloveniji gledate na to vprašanje?

V transportu postajata vse bolj pomembna vpliv na okolje in zeleni prehod, ki ga Evropska unija spodbuja z ukrepi in uresničevanjem evropskega zelenega dogovora. Trajnostna mobilnost je eden od ključnih ciljev zelenega dogovora, zato je železniški promet, predvsem tovorni, prepoznan kot primerna alternativa cestnemu prevozništvu.

Železniški transport je najbolj trajnosten, kako torej na tire pritegniti več tovara, blaga?

Manjše onesnaževanje in boljši izkoristek porabljene energije sta ključna pri

izpolnjevanju dolgoročnega cilja preusmeritve tovora s prenatrpanih cest na železnice. Napovedi so, da se bo cestni tovorni promet stroškovno dodatno obremenjeval zaradi velikega vpliva na onesnaževanje okolja, kar bo posledično prisililo gospodarstvo k uporabi bolj trajnostnega transporta – železnice. Pomanjkanje kadra v cestnem prevozništvu prav tako sili k iskanju alternativ, kjer ima železniški transport prednost. Vlaganja v železniško infrastrukturo so tako ključna za zagotavljanje primerne železniškega transporta. Po načrtih bo do leta 2025/26, ko bo dograjen drugi tir Koper–Divjača, modernizirana večina železniških odsekov, ki predstavljajo ozko grlo v Sloveniji. To je gotovo dobra napoved za izpolnjevanje enega od ciljev zelenega prehoda.

Kaj pa hitri vlaki?

V prihodnosti nas čakajo tudi nova vlaganja v hitre železniške povezave, predvsem za potrebe potniškega prometa, zato vsekakor pozdravljamo namero države, da se v Nacionalnem energetskem in podnebnem načrtu Republike Slovenije nameni posebno mesto trajnostni mobilnosti in načrtu potrebnih vlaganj za doseg tega cilja.

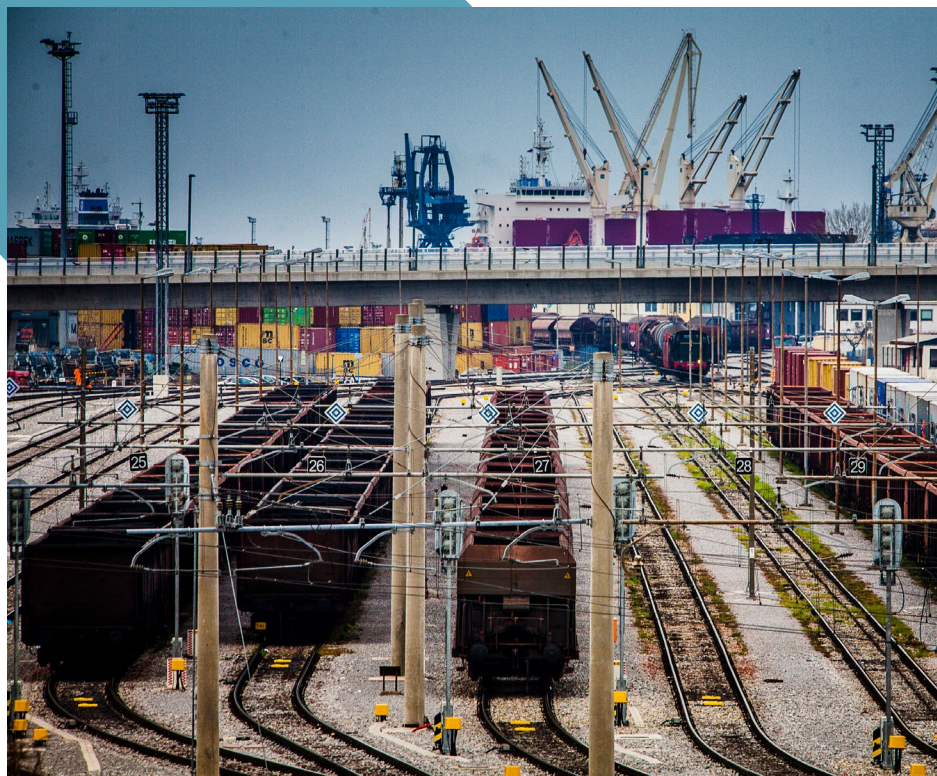
Številna podjetja optimizirajo poslovne procese, kar ne nazadnje prinaša nižje stroške ...

Seveda. Nove tehnologije in digitalizacija v transportu in logistiki so ključne pri zagotavljanju optimizacije poslovanja. Podjetja vlagajo vse več sredstev v posodobitve procesov in uvedbo novih tehnologij z digitalizacijo. Pomemben korak pri tem bo morala narediti tudi država, predvsem s čimprejšnjo digitalizacijo vseh postopkov v pomorskem prometu in tudi ostalih vrstah transporta.

Slovenska logistika kljub vsem težavam postaja iz dneva v dan vse bolj prepoznavna in konkurenčna na evropskem logističnem zemljevidu.

Drži. Zadnja leta tudi veliko govorimo o nujnosti vzpostavitve Enotnega okna (Single Window) v logistiki, kar bo po našem mnenju olajšalo organizacijske težave, ki jih imamo trenutno in so posledica večjega povpraševanja in prostorskih stisk na vseh področjih. Ocenjujemo, da je kriza tisti ključni trenutek, ko bodo podjetja – ki se zavedajo pomena vlaganj v digitalizacijo – prisiljena k še poglobljeni implementaciji novih tehnologij. V Združenju se zavedamo,

da se z digitalizacijo postopkov optimizira poslovanje, procesi postajajo hitrejši, enostavnejši ter stroškovno in kadrovske manj obremenjujoči za podjetja. Prioriteta tako ostaja uvedba Enotnega okna (Single Window) v logistiki, ki je tudi zelo pomemben korak k implementaciji sodobnih tehnologij, tehnoloških platform in robotike v logistiki.



“ V transportu postajata vse bolj pomembna vpliv na okolje in zeleni prehod, ki ga Evropska unija spodbuja z ukrepi in uresničevanjem evropskega zelenega dogovora. Trajnostna mobilnost je eden od ključnih ciljev zelenega dogovora, zato je železniški promet, predvsem tovorni, prepoznan kot primerna alternativa cestnemu prevozništvu.

Fotoreportaža s trase drugega tira



Zgodba drugega tira železniške proge Divača–Koper se je začela pred več kot 20 leti, prvi načrti segajo v leto 1996. Obstoječa enotirna železniška proga na odseku Divača–Koper namreč ne izpolnjuje sodobnih transportnih zahtev in zaradi omejenih prepustnih zmogljivosti predstavlja ozko grlo v slovenskem in vseevropskem jedrnem železniškem omrežju TEN-T.

Marca leta 2019 je stekla gradnja dostopnih cest ob trasi drugega tira, s tem se je projekt dejansko začel izvajati na terenu. Maja lani pa so se začela glavna gradbena dela, simbolno 5. maja 2021 z zagonom gradbenih strojev na delovišču, 27,1 kilometra dolgem odseku proge med Divačo in Koprom.

Izgradnja drugega tira je ena glavnih prednostnih nalog za izboljšanje konkurenčnosti slovenskega železniškega omrežja v okviru Strategije razvoja prometa v Sloveniji do leta 2030. V luči EU drugi tir Divača–Koper pomeni povezavo jedrnega morskega pristanišča Luke Koper z dvema TEN-T koridorjema, in sicer Sredozemskim in Baltsko-jadranskim koridorjem. Drugi tir bo sodobna, hitra, varna in okolju prijazna proga, po njem se bomo zapeljali v letu 2026.



Izvajalci del na drugem tiru so doslej izkopalili 11 kilometrov glavnih in servisnih cevi drugega tira. Od sedmih predorov na trasi se jih zdaj gradi šest (predor T7 je v bistvu že zgrajen, trenutno se tam izvajajo dela izvedbe talnega oboka), pospešeno se gradita tudi viadukta Gabrovica in Vinjan. Sredi junija letos je bil prebit prvi predor Mlinarji na trasi drugega tira železniške proge Divača–Koper.



Dolžina proge: **27,1 km**

Število predorov: **7**

Skupna dolžina predorov: **20,5 km** ali **75 %** proge v predorih

Skupna dolžina predorov, servisnih in reševalnih cevi: **37,4 km**

Dolžina najdaljšega predora: **6714 m**

Število viaduktov: **3**

Najvišja hitrost tovornega vlaka: do **120 km/h**

Najvišja hitrost potniškega vlaka: do **160 km/h**

Največji vzdolžni naklon: **17 %**

Predori

Dolžina

Predor Lokev 6714 m

Predor Beka 6009 m

Predor Stepani 335 m

Predor Tinjan 1948 m

Predor Osp 505 m

Predor Mlinarji 1154 m

Predor Škofije 3808 m

Viadukti

Glinščica: 215 m

Gabrovica: 424 m

Vinjan: 630 m

Skupna dolžina viaduktov: 1269 m



Namen drugega tira železniške proge Divača–Koper:

- zagotovitev sodobne in zmogljive železniške navezave tovornega pristanišča Koper na železniško omrežje v Sloveniji in posledično tudi na širše evropsko železniško omrežje;
- dokončna odprava vseh omejitev prepustne in prevozne zmogljivosti železniške proge od Kopra do cepišča v Divači;
- povečanje zanesljivosti obratovanja železniške proge od Kopra do Divače;
- povečanje stopnje varnosti prometa;
- skrajšanje voznih časov;
- zmanjšanje vplivov na okolje in zmanjšanje tveganj za okolje;
- dodatno povečanje deleža prepeljanega tovora po železnici;
- omogočanje in povečanje uporabe okolju prijaznejše vrste transporta.

Z drugim tirom se bo največja prepustna zmogljivost povečala s 94 na 212 vlakov dnevno, prevozna zmogljivost pa s sedanjih 14 milijonov na 36,9 milijona ton letno.

Enotirna proga med Divačo in Koprom je vse bolj obremenjena zaradi naraščajočega pretoka tovora. Leta 2019 je bilo na tem odseku prepeljanega 12,8 milijona neto ton tovora, kar ustreza povprečno 67 tovornim vlakom na dan. V letu 2019 je po progi povprečno dnevno peljalo osem potniških, 20 lokomotivskih in 67 tovornih vlakov, skupaj 95 vlakov na dan.

Železniške novice iz Slovenije

Varuh konkurence prižgal zeleno luč za nakup Nomaga

Agencija za varstvo konkurence je septembra Slovenskim železnicam dala soglasje za vstop v lastništvo skupine Nomago. Kot piše v odločbi, objavljeni na spletni strani agencije, je koncentracija skladna s pravili konkurence. Slovenske železnice so aprila letos podpisale pogodbo za nakup 50-odstotnega deleža skupine Nomago. Fiksni del kupnine znaša 15,75 milijona evrov, preostali del kupnine pa bo odvisen od poslovanja skupine Nomago v naslednjih letih. »Slovenske železnice imajo tudi izključno pravico pridobiti 100-odstotni delež do leta 2024,« je ob podpisu pogodbe povedal generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes. Skupina Nomago danes potnike prevaža z okoli 700 avtobusi, že več let pa vozni park dopolnjuje izključno z vozili, ki izpolnjujejo najstrožje okoljevarstvene standarde. Poleg tega ima Nomago v lasti oziroma upravljanju tudi 22 avtobusnih postaj in postajališč po vseh Sloveniji ter pet specializiranih delavnic. Nomago izvaja v cestnem potniškem prometu prevoze na več kot 650 linijah, skrbi za prevoze več kot 100 šol in podjetij po vsej državi, zagotavlja mestni potniški promet v Celju, Novi Gorici, Idriji, Krškem, Postojni, Velenju in Brežicah, v 11 slovenskih občinah ima vzpostavljen sistem javne izposoje koles in je vodilni ponudnik letalskih vozovnic v Sloveniji.



Evropska unija je Sloveniji oktobra odobrila več kot 90 milijonov evrov za posodobitev in nadgradnjo železniške infrastrukture.

Denar bo porabljen za projekt nadgradnje železniške infrastrukture na postaji Jesenice. V ta namen so odobrena evropska sredstva v višini dobrih 56 milijonov evrov. Gre za izvedbo gradbenih in drugih del za nadgradnjo jeseniške železniške postaje, ki zajema ureditev prehodov in podhodov, peronov, zgornjega in spodnjega ustroja proge, nadgradnjo električne instalacije in vozne mreže. Preostanek odobrenih evropskih sredstev je namenjen ukinitvi prehodov za potnike in nadgradnjo železniške infrastrukture na postajah Litija, Zagorje, Trbovlje, Laze, Šentjur, Ponikva in Rače. Projekta naj bi bila končana do jeseni 2025.

Nakup vozovnic na kartomatu

V četrtek, 13. oktobra 2022, je bilo v prodajno mrežo vključenih osem kartomatov (samopostrežnih prodajnih mest – SPM) na Železniški postaji Ljubljana. Trenutno je na kartomatih mogoče kupiti enkratne enosmerne neimenske vozovnice, in sicer:

- enosmerne vozovnice za odrasle – po redni vozni ceni,
- enosmerne vozovnice za otroke od 6. do 12. leta – s 50-odstotnim popustom,
- enosmerne vozovnice za otroke do 6. leta – brezplačno.



Kartomat za prodajo vozovnic kot samostojno prodajno mesto omogoča samopostrežno avtomatizirano prodajo produktov na različnih prodajnih mestih 24 ur na dan, vsak dan. Vozovnico bo mogoče kupiti z gotovino ter plačilnimi in debetnimi karticami. Potniki bodo tako dobili dodatno možnost za nakup vozovnic. Kupovali bodo lahko papirnate vozovnice, na velikem zaslonu na dotik pa ima potnik dostop tudi do informativnih vsebin, kot je denimo vozni red.

Z naložbo v kartomate SŽ – Potniški promet udejanja strateško usmeritev, ki vključuje celovite storitve mobilnosti z varnim, zanesljivim in udobnim potovanjem po železnici ter uporabo

drugih oblik integriranega sistema javnega potniškega prevoza. Širitev prodajne mreže z vzpostavitvijo sistema 156 samopostrežnih prodajnih mest z obstoječo prodajo prek spleta in mobilne aplikacije omogoča optimizacijo stroškov prodaje vozovnic na prodajnih mestih in rast prodajnih prihodkov od vozovnic, ki se zdaj prodajajo na vlaku.

Sodobni potniški vlaki, več udobja, funkcionalnosti in več prostora za kolesa

Slovenske železnice so konec septembra letos prevzele še zadnjega od 52 novih potniških vlakov švicarskega proizvajalca Stadler. Novi vlaki nudijo potnikom več udobja in funkcionalnosti, imajo več prostora za kolesa ter Wi-Fi in vtičnice za polnjenje različnih elektronskih naprav. Imajo tudi sodoben potniški informacijski sistem, ki je prilagojen tudi slepim in slabovidnim ter gluhih in naglušnim potnikom. Gre za sodobne in prostore vlake, ki omogočajo enostavnejši vstop in izstop tudi gibalno oviranim osebam – vsi vlaki imajo izvlečno stopnico in dodatno mobilno klančino za invalidski voziček. Novi vlaki omogočajo hitrejšo pospeševanje in dosegajo potovalne hitrosti do 160 kilometrov na uro.

»Do konca leta 2024 bomo imeli 72 novih potniških garnitur,« je ob prevzemu še zadnjega od prvih 52 novih vlakov dejal generalni direktor SŽ Dušan Mes.

Slovenske železnice so konec julija letos objavile tudi razpis za nakup 20 novih potniških vlakov za prevoz potnikov po Sloveniji. Gre za 20 bimodalnih potniških vlakov, ki združujejo dizelski motorni pogon in 3kV DC električni pogon, ali 20 dizelskih motornih vlakov, ki jih je možno nadgraditi v bimodalne potniške vlake.

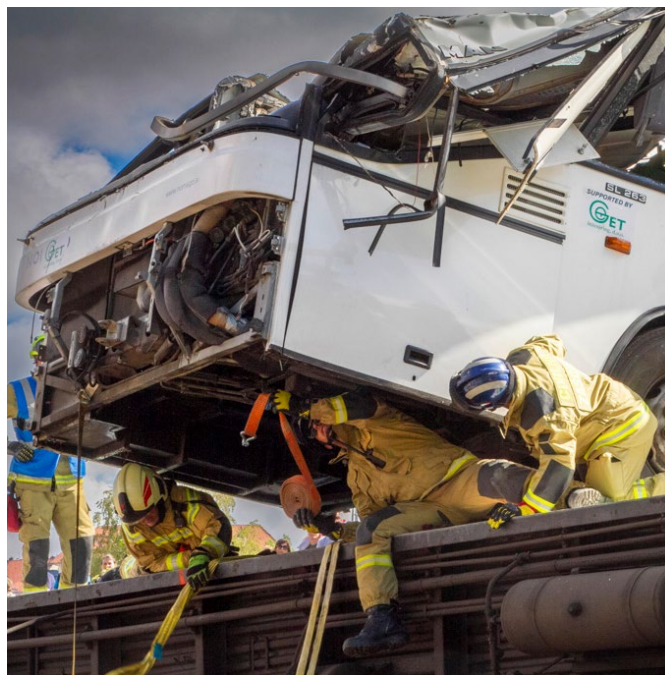


Železniška nesreča

Kranj 2022 – vaja

Na železniški postaji v Kranju se je oglasila sirena, avtobus je prebil ograjo, zgrmel na tere in trčil s potniškim vlakom. Na srečo je šlo le za vajo, ki se je odvila v soboto, 10. septembra 2022. Na vaji pod okriljem Gasilsko reševalne službe Kranj, Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje, Urada za operativno, izpostava Kranj, ter ob podpori Mestne občine Kranj (MOK) in Civilne zaščite MOK so sodelovali pripadniki številnih pristojnih služb zaščite, reševanja in pomoči tudi iz Slovenskih železnic.

»Za Slovenske železnice je bila vaja izjemnega pomena, saj smo lahko preverili, kako poteka komunikacija oziroma potujejo informacije med pristojnimi službami,« je po vaji poudaril vodja intervencije Slovenskih železnic Zoran Račič. »Da natančno vemo, kaj se je zgodilo, kje se je zgodilo, kako se je zgodilo, ali imamo poškodovance in koliko časa bo vse skupaj trajalo,« je še sporočil Zoran Račič.

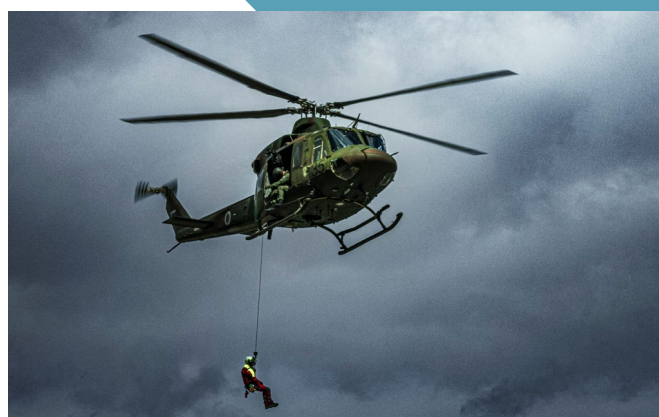




»Na srečo je šlo le za skrbno načrtovano reševalno vajo, pri kateri je sodelovalo več kot 300 pripadnikov različnih služb zaščite, reševanja in pomoči. Preverili smo usposobljenost za ukrepanje ob nesreči na železnici vseh nosilcev sistema varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami v gorenjski regiji,« je dogajanje na vaji Železniška nesreča Kranj 2022 pojasnil vodja vaje in direktor Gasilsko reševalne službe Kranj Tomaž Vilfan.

Psihoterapevt iz SŽ dr. Zdravko Lavrič je v vlogi ocenjevalca koordiniral delo skupine za prvo psihosocialno pomoč ob izrednih dogodkih na železnici. »V primeru izrednega dogodka gre vsaj en član naše 40-članske skupine na kraj dogodka, kjer nudi udeležencem nesreče psihosocialno pomoč. Običajno so to strojevodje, ki so v šoku zaradi trka z osebnim avtomobilom, povoženja, samomora ali kakšnega drugega incidenta, ki ga skušamo skupaj predelati z razbremenilnim pogovorom,« je pojasnil Lavrič in dodal, da se nesreče na železnicah dogajajo tedensko.

Človek, ki dobi psihosocialno pomoč v »šok fazi«, tj. v prvih urah izrednega dogodka (včasih traja tudi pet do šest ur), nima težjih posledic (izzvenijo najkasneje v enem mesecu), brez hitre pomoči pa lahko npr. zbolijo za posttravmatsko stresno motnjo (PTSM) in bi tako lahko bil trajno nesposoben opravljati svoje delo«, je po vaji še dejal dr. Zdravko Lavrič iz Slovenskih železnic.



Po Bohinjski progi od letos tudi z novimi sodobnimi Stadlerjevimi motorniki





Bohinjska železniška proga, ki jo imenujejo tudi Transalpina, je 158 kilometrov dolg del sicer 717 kilometrov dolge železniške povezave Praga–Jesenice–Gorica–Trst. Na progi je skupaj 28 predorov, najdaljši je bohinjski predor pod Koblo (6327 m), pet galerij in kar 65 mostov, kar jo uvršča med najzanimivejše železniške proge v Evropi. Solkanski železniški most čez Sočo, ki že 115 let povezuje Dunaj in Trst, je edinstven arhitektonski dosežek. Most čez smaragdno reko je dolg 220 metrov, nad Sočo se dviga 36 metrov visoko, ima pa največji kamniti lok na svetu, ki je visok kar 85 metrov.



Turistični vodnik Lonely Planet je potep po Bohinjski progi označil za skoraj popolno železniško avanturo. »Potovanje je spektakularen izlet po slovenskih višavskih biserih,« so zapisali v Lonely Planetu.

Bohinjska proga je bila zgrajena med letoma 1900 in 1906 kot povezava srednje Evrope z Jadranskim morjem. Podobno kot italijansko poimenovanje (Transalpina), tudi slovensko (Bohinjska proga) pogosto vključuje tako 89 km dolgo Bohinjsko (Jesenice–Gorica) kot 69 km dolgo tako imenovano Kraško progo (Gorica–Trst).

Mladim jeseni še 35.000 brezplačnih železniških vozovnic

Evropska komisija bo v okviru pobude DiscoverEU mladim v Evropi jeseni razdelila novih 35.000 brezplačnih železniških vozovnic. Od prvega kroga prijav junija 2018 je vozovnico dobilo več kot 165.000 mladih Evropejcev. Prijave v aktualnem krogu so se zbirale od torka, 11. oktobra 2022, od 12. ure (po srednjeevropskem času) do torka, 25. oktobra 2022, do 12. ure (po srednjeevropskem času).

Letos bo Evropska komisija v okviru pobude DiscoverEU mladim v Evropi razdelila skupno 70.000 brezplačnih železniških vozovnic. Prvih 35.000 vozovnic je namreč že razdelila v spomladanskem krogu prijav.

»Pobuda DiscoverEU bo letos že drugič ponudila bogato izkušnjo 35.000 mladim, ki bodo lahko potovali po evropski celini, odkrivali nove kulture in sklepali nova

prijateljstva,« je ob tem povedala evropska komisarka za inovacije, raziskave, kulturo, izobraževanje in mlade Marija Gabriel in vsem prijaviteljem zaželela veliko sreče. Izbrani udeleženci bodo poleg vozovnice prejeli tudi kartico popustov DiscoverEU, ki prinaša ugodnosti pri javnem prevozu, kulturi, nastanitvi, hrani, športu in drugih storitvah.

Na razpis za brezplačne vozovnice se lahko prijavijo kandidati iz držav programa Erasmus+, vključno z Islandijo, Lihtenštajnom, Severno Makedonijo, Norveško, Srbijo in Turčijo. Tisti, ki bodo 18 let dopolnili v prvi polovici leta 2023, bodo lahko za brezplačno vozovnico zaprosili marca prihodnje leto.

Mladi, stari 18 let, ki bodo dobili brezplačno vozovnico, bodo lahko z njo od 1. marca 2023 do 29. februarja 2024 do 30 dni potovali po Evropi, poudarjajo v Evropski komisiji.



Z ljubeznijo do narave



Emisije toplogrednih plinov iz prometa:

Cestni promet: **72%** 

Železniški promet: **0,5%** 

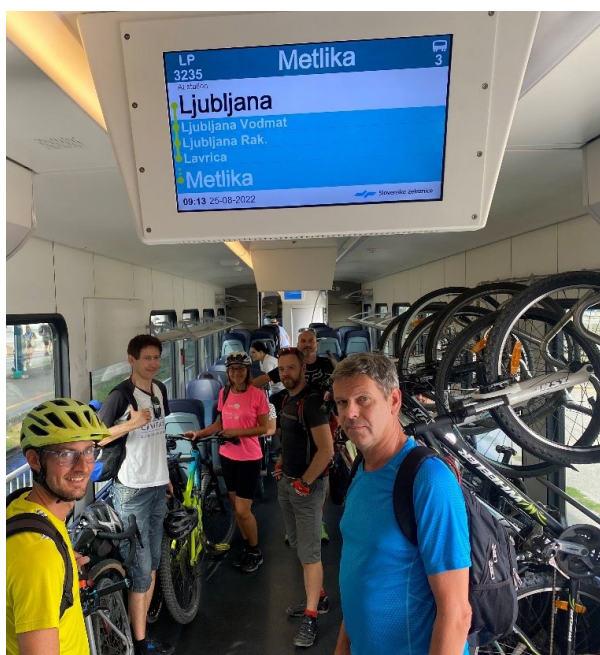
Vir: Evropska komisija. EU-28, 2017. Statistični priročnik 2019

Sodelovanje stroke z **lokalno skupnostjo**



Prometni institut Ljubljana in Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije sodelujeta v evropskem projektu SUSTOURISMO programa Interreg ADRIION. Aktivnosti projekta so usmerjene v povezovanje turističnih in prevoznih storitev (mobilnost) v integralno turistično ponudbo, katere cilj je zmanjšanje ogljičnega odtisa turizma ter trajnostno ozaveščanje turistov. V okviru projekta je bil zasnovan sistem kolesarskih tur »Trajnostni krog po Ljubljanskem barju.« Po dostopnih podatkih na svetu obstaja le nekaj glavnih mest, ki imajo na svojem pragu tako obsežno in zeleno površino, kot je Ljubljansko barje, kamor se lahko pripeljete s kolesom ali pridete peš. Območje ni posebno samo zaradi svoje čudovite narave, ponaša se tudi z zelo bogato zgodovino in arheološko dediščino. Kolesarska tura Trajnostni krog po Ljubljanskem barju je zasnovana tako, da omogoča doživetje vseh vidikov tega nepozabnega naravnega območja, ki je zaščiteno kot krajinski park.

S prenosom mobilne aplikacije SUSTOURISMO in udeležbo na brezplačni kolesarski turi v spremstvu izkušenega kolesarskega vodnika spoznate kulturno in naravno dediščino Ljubljanskega barja. Kolesarjenje poteka v kombinaciji z železniškim prevozom. Vlak pelje iz Ljubljane do Škofljice, od koder se s kolesom odpravite raziskovat južne barjanske obronke in se nato vrnete s kolesom nazaj do izhodišča. Celotna tura je brezplačna, vozovnice za vlak pa vnaprej kupi in rezervira vodnik. Skupna dolžina poti je 25 km, časovno pa traja od dve do tri ure. Na poti si je moč ogledati številne barjanske zanimivosti, kot so lžanske toplice, Jezero Podpeč, lški morost, če jih naštejemo le nekaj.



BREZPLAČNE VODENE KOLESARSKÉ TURE PO LJUBLJANSKEM BARJU

1

NALOŽITE SI MOBILNO APLIKACIJO SUSTOURISMO

in trajnostno potujete. Aplikacija SUSTOURISMO je na voljo uporabnikom pametnih telefonov z operacijskim sistemom Android in iOS.



2

REZERVIRAJTE SVOJO VODENO KOLESARSKO TURO

na e-naslovu: ljubljanabybike@gmail.com. Vodene ture bodo potekale še v novembru 2022.



3

ODKRIJTE LEPOTE LJUBLJANSKEGA BARJA

Vlak vas bo iz Ljubljane popeljal do Škofljice, od koder se boste s kolesom odpravili raziskovati južne barjanske obronke in se nato s kolesom vrnili nazaj do izhodišča. Celotna tura je brezplačna, vozovnice za vlak bo za vas vnaprej kupil in rezerviral vodnik. Kolesarska tura je dolga med 20 in 30km.



4

ZBIRAJTE TOČKE IN OSVOJITE NAGRADO

Za trajnostno vedenje vas aplikacija SUSTOURISMO nagradi s točkami. Zberite 1200 točk in prevzemite svojo nagrado - vozovnice za potovanja z vlakom.



SUSTOURISMO app za iOS



RRA LUR



SUSTOURISMO app za ANDROID

Dokument je bil pripravljen s finančno pomočjo Evropske unije. Za vsebinsko dokumenta sta odgovorni izključno RRA LUR in PIL. Vsebinska podrobnosti ne odražata stališča Evropske unije in/ali organov programa ADRIION. <https://sustourismo.adriioninterreg.eu/>

Aplikacija SUSTOURISMO je na voljo uporabnikom pametnih telefonov z operacijskima sistemoma Android in iOS. Nekaj možnosti za prijavo na vodeno turo bo še v novembru prek e-naslova: ljubljanabybike@gmail.com.

Promocija projekta in aplikacije SUSTOURISMO je med drugim potekala v Ljubljani 19. septembra letos v okviru Evropskega tedna mobilnosti. Pred Križankami se je odvil živahen dogodek – ŽurMOBIL, ki je bil namenjen promociji aktualnih projektov s področja trajnostne mobilnosti in ozaveščanju o trajnostnem načinu potovanja. Na stojnici SUSTOURISMO: Mobilnost in turizem, z roko v roki za trajnostni razvoj, sta Prometni inštitut Ljubljana in RRA LUR predstavila projekt in aplikacijo SUSTOURISMO ter pojasnila vse o brezplačnih vodenih kolesarskih turah po Ljubljanskem barju, obiskovalci pa so si lahko prikolesarili sveže pripravljene smuti.



[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 16. decembra 2022**, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za marketing, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje nagrajencev bo v **četrtak, 22. decembra 2022**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s keramičnimi milniki z motivom SŽ.



					PTIČJA PERUT	NEPRAVI, POGANSKI BOG	IVO DANEU	KAMNITI ŽELEZNIŠKI OBJEKT ČEZ SOČO V SOLKANU	VIADUKT NA FOTOGRAFIJI	TOMMY LEE	SPREDNJI DROG PRI KMEČKEM VOZU	NEMŠKA IGRALKA DAGOVER	SKUPINA ALI SISTEM CEVI	LESENA PODLOGA ZA SODE V KLETI, LEGA
							SANDI ČOLNIK			NOVINARKA BATISTA ŠTADER				
							SIROTA, SIROTEŽ			KRISTIJAN UKMAR				
AVTOR: MATJAŽ HLADNIK	ŠOLSKE PISNI IZDELEK	VEČJI IN NADLEŽEN PROBLEM	BRUNO PARMA TV VODITELJ VALIČ			LISTIČ					ZBOR DEVETIH PEVCEV	VENO TAUFER		
												INGRID BERGMAN		
STRAŠNO BITJE						ŠIROK PAS PRI KIMONU IMETJE NEVESTE		DELAVEC, KI PRESTAVLJA KRETNICE, KRETNICAR	ZVEZA DRŽAV					
									ANA DOLINAR					
DOSPETJE VLAKA NA POSTAJO						KIT UBIJALEC				AVAR				
										IZDELOVALEC OPEKE				
MODRO BARVILO IZ INDIGOVCA						CHEF RAMSAY PROSTOR PROČ OD SONCA						GLAVNO MESTO MAROKA	OZEK PAS KOPNEGA ALI MORJA	TISKANA IZDAJA
SERGEJ VERČ			NAŠ VOJAŠKI PAKT LESENA TRSKA				THOMAS ENQVIST		PROSTOR ZA DOSTOP DO VLAKA					
							GORA ČAROVNIC							
POMOČ: GANTAR LAŽIBOG LIL PIJ	IME VEČ PAPEŽEV					VZDRŽEN ČLOVEK NEKDANJI MONGOLSKI VLADAR				NADSTROPJE IRSKA REPUBLIK. ARMADA				
	LAZ, ROVT													
PASJI GLAS, BEVSK						OLJČNI NASAD					BISTVO, SRŽ			
						NIKOLAJ ČERKASOV					4. IN 10. ČRKA			
UHAJANJE, ODTEKANJE								PREBIVALCI IRAKA						
TIRANSKI OTROK								CERKVENA DOBRODELNA USTANOVA						

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

telefonska številka _____, e-naslov _____.

Datum: _____

Podpis udeleženca: _____

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

Novice iz železniškega sveta

Legendarni vlak Harlekin se je vrnil na tire

Vlak »Arlecchino«, ki se je zapisal v zgodovino Italije kot simbol blaginje in gospodarskega okrevanja v šestdesetih letih prejšnjega stoletja, je znova v prometu. ETR 250, bolj znan kot vlak »Arlecchino«, ki je začel voziti 23. julija 1960 pred začetkom olimpijskih iger v Rimu, je v poletnih mesecih vozil med Rimom (odhod ob 8.30) in Milanom (prijod ob 14.55). Prva pot v letu 2022 je bila v soboto, 27. avgusta, ko je vlak zapeljal na enosmerno pot od milanske glavne postaje do Benetk (Santa Lucia), z vmesnimi postanki v Veroni (Porta Nuova) in Padovi.

Luksuzni električni vlak, ki ga je izdelalo podjetje Ansaldo Breda, nekdanji italijanski proizvajalec vlakov, slovi po svoji modernistični zasnovi, svetlih barvah opreme, različnih barvah sedežev v vsakem vagonu ter unikatni sprednji strani vlaka, s katere lahko potniki opazujejo potovanje iz prve vrste. <https://www.fondazionefs.it/>

Švicarski podjetji Stadler in Appenzeller Bahnen sta septembra letos podpisali pogodbo za izdelavo tirnega vozila za železniško povezavo Rheineck–Walzenhausen (kanton St. Gallen). Pogodba vključuje opremljanje vozila s Stadlerjevo komunikacijsko rešitvijo CBTC (Communication-Based Train Control). Novi vlak na progi Rheineck–Walzenhausen bo prvo popolnoma avtomatizirano kopensko tirno vozilo z oprijemom in zobato letvijo na svetu. Vlak na tej progi bodo po napovedih upravljali popolnoma samodejno in brez strojevodje. Zaposleni v dispečerskem centru bodo nadzirali vožnjo vlaka in po potrebi ukrepali, če bi prišlo do nepredvidenih dogodkov. Omenjena tirna vozila bodo po progi med Rheineckom in Walzenhausenom, ki je bila odprta daljnega leta 1896, predvidoma začela voziti leta 2026.

<https://www.railtarget.eu>



Prvo popolnoma avtomatizirano tirno vozilo na svetu

Švicarski podjetji Stadler in Appenzeller Bahnen sta septembra letos podpisali pogodbo za izdelavo tirnega vozila za železniško povezavo Rheineck-Walzenhausen (kanton St. Gallen). Pogodba vključuje opremljanje vozila s Stadlerjevo komunikacijsko rešitvijo CBTC (Communication-Based Train Control). Novi vlak na progi Rheineck-Walzenhausen bo prvo popolnoma avtomatizirano kopensko tirno vozilo z prijemom in zobato letvijo na svetu. Vlak na tej progi bodo po napovedih upravljali popolnoma samodejno in brez strojevodje. Zaposleni v dispečerskem centru bodo nadzirali vožnjo vlaka in po potrebi ukrepali, če bi prišlo do nepredvidenih dogodkov. Omenjena tirna vozila bodo po progi med Rheineckom in Walzenhausenom, ki je bila odprta daljnega leta 1896, predvidoma začela voziti leta 2026. <https://www.railtarget.eu>



Prodaja DB Schenkerja se bliža

Nemška vlada bo odločila o prodaji DB Schenkerja, multimodalne logistične veje državnega železniškega podjetja Deutsche Bahn. V pričakovanju prodaje je nekatere dele poslovanja že prevzelo podjetje DB Cargo. Na mizi sta dve možnosti, neposredna prodaja in IPO (prva javna prodaja), pravijo poznavalci. Po obeh scenarijih pa prodaja ni pričakovana pred letom 2024, saj v Nemčiji upajo, da se bodo razmere v globalnem gospodarstvu do takrat izboljšale in se bodo tudi težave v dobavno-logistični verigi zmanjšale. Kot piše Der Spiegel, želi Berlin izkupiček od prodaje nameniti železnicam, zlasti posodabljanju železniške infrastrukture, da bi tudi tako spodbudili nadaljnji modalni premik. Podjetje DB Schenker ima približno 75.000 zaposlenih po vsem svetu in je v prvem polletju 2022 ustvarilo približno 1,2 milijarde evra dobička.



V Turčiji nadaljujejo s projektom gradnje proge za visoke hitrosti Ankara-Izmir

V Turčiji nadaljujejo gradnjo 503 km dolge železniške proge za visoke hitrosti, ki bo skrajšala razdaljo med Ankaro in Izmirjem z 824 km na 624 km. Vlaki bodo po progi vozili s hitrostjo do 250 km/h, potovalni čas pa se bo skrajšal s 14 na tri ure in pol. <https://www.railwaygazette.com/>



Kako so štirje mušketirji prevozili 19 tisoč kilometrov

Motorizem in zaljubljenost v motorje je po svetu in tudi v Sloveniji trend mnogih popotnikov, ki vožnjo z motorjem združijo s spoznavanjem novega, neznanega in z druženjem z novimi znanci, prijatelji, kolegi ... To je strast, poudarja Ludvik Pevec, »ajzenponar« in adrenalinski zaljubljenec v motoristična potepanja.



Cilj zadnjega potepa, z motorjem seveda, Srednja Azija po legendarni Svilni poti. Po sledi številnih zgodovinskih mest, kot so Samarkand, Buhara, Hiva, preko enega najvišjih prelazov na svetu Ak Baital (4655 metrov) in ne nazadnje po legendarni visokogorski Pamirski cesti M41, ki nikogar ne pusti ravnodušnega.

Potovanje naj bi trajalo 35 dni, pa so jih motoristični »štirje mušketirji« odpeljali v 41. V teh dneh so doživeli marsikaj

– bila je prava avantura. Kot pravi Ludvik Pevec, se je od doma v ranih urah odpeljal z občutki, polnimi pričakovanj, in z zavedanjem, kaj vse se lahko na dolgi in nevarni poti zgodi. Prve dni je zaznamoval tranzit preko Hrvaške, Srbije, Bolgarije, Turčije do Gruzije. Bili so spočiti, glave so bile še prave, telesa spočita, ceste v glavnem odlične in dnevno so prevozili okrog tisoč kilometrov. V Gruziji so obrnili na sever proti Kavkazu in po »Ruski cesti« preko zelenih prelazov prispeli do mesteca Stepantsminda ob meji z Rusijo, ki ga od zgoraj več stoletij varuje cerkva svete Trojice. Na gruzijsko-ruski meji sta jim kup administrativnih postopkov in preverjanje turističnih vizumov vzela cel dan,

bili so namreč prvi, ki so kot turisti vstopili v državo od začetka pandemije covid-19, zato so naleteli na dodatna preverjanja, šest ur so v vrsti čakali za ureditev deklaracije motorjev. Vse se je dobro končalo in pot so nadaljevali na Kavkaz, prenočili v mestu Vladikavkaz, naslednji dan pa vozili po nemirnih pokrajinah Rusije, Čečenije in Dagestana mimo do zob oboroženih bradačev na vojaških kontrolnih točkah do mesta Astrahan ob delti Volge, ki se zliva v čudovito Kaspjsko morje.

Na neskončnih kazahstanskih stepah, kjer je cesta, na kateri so redne gostje kamele, več sto kilometrov dolga ravna črta ter so oblaki tako nizko, da bi jih človek lahko prijel, so morali ročno menjati zadnjo pnevmatiko, ki je zaradi izrabljenosti izpustila dušo na enem od motorjev. Zapeljali so se do Biškeka, glavnega mesta Kirgizistana, kjer so sami opravili servis na motorjih in menjali pnevmatike. Tam se je začela prava avantura, vožnja okoli drugega največjega visokogorskega jezera na svetu, Isik Kula, in najbolj vzhodne točke tokratnega potovanja, kirgiškega mesta Karakol, ki leži vzhodneje kot indijski New Delhi.



Pot jih je vodila naprej proti zahodu v »divjino«, preko fantastičnih makadamskih prelazov na višini več kot 3000 metrov do kirgiškega jezera Song Kul, kjer so Ludvik in prijatelji prenočili pri domačinih v znamenitih jurtah. Pogledi na to enkratno divjo pokrajino, ki je videti, kot da je z drugega planeta, so jim pričarali neponovljive občutke. Ceste so tam zelo slabe, poškodovane od hudournikov, zelo je trpela tehnika, bilo je tudi nekaj padcev, na srečo brez posledic pri motoristih, motorje pa so spotoma popravljali. Mejni prehodi so v teh krajih preizkus potrpežljivosti in iznajdljivosti: dvojni postopki in pregledi pri izstopu iz ene države in vstopu v drugo državo vzamejo veliko časa, vsaj pol dneva. V glavnem mestu Tadžikistana, Dušanbeju, so z nekaj iznajdljivosti pridobili dodatna dovoljenja za vstop v vojaško varovano območje, sicer zaprto za običajne turiste, ki leži čisto ob afganistansko-kitajski meji, kjer pelje znamenita visokogorska Pamirska cesta M41. Pri vstopu v vojaško varovano območje se je že na prvi vojaški kontrolni točki zapletlo, saj na posebnih dovoljenjih niso bila pravilno izpisana imena, situacija je bila taka, da bi pred t. i. vrati raja morali obrniti, vendar je na srečo 20 dolarskih zelencev odprlo zapornico in avanturisti na jeklenih konjičkih so zahrumeli po prašni cesti, ki je vodila po kanjonu reke Panj, ki je naravna meja med Tadžikistanom in Afganistanom. Ludvik Pevec priznava, da so na drugem bregu z mešanimi občutki opazovali poltovornjake z oboroženimi talibanskimi borci, na katerih so vihrale zastave Isisa, vojašnice in revne vasi, ki so bile praviloma v bližini redkih obdelanih polj. Povsem uničene ceste so terjale svoj davek v tehniki in okvarah motorjev, zato sta morala dva člana ekipe obrniti, ločitev je bila težka, vendar sta Ludvik in sopotnik nadaljevala po visokogorski Pamirski cesti M41 in prespala pri domačinih v vasi brez elektrike, ki leži na nadmorski višini 3900 metrov. Ludvika je ponoči povsem zdelala višinska bolezen, ki so jo spremljali glavobol, slabost in vrtoglavica, tako da je naslednji dan le stežka, ampak trmasto nadaljeval. Na srečo se mu je stanje izboljšalo, tako da sta si s kolegom ob kitajski meji vzela čas za nelegalni skok preko podrte žičnate mejne ograje. Fotografiranju na kitajski strani se preprosto nista mogla upreti. Nekaj deset kilometrov pred znamenitim prelazom Ak Biatal, na višini krepko čez 4000 metrov, se je na kolegovem motorju zlomil zadnji del okvirja, puščati pa je začel tudi rezervoar za gorivo. Na prvi pogled precej brezupen položaj sta dobesedno bogu za hrbtom rešila z improvizacijo in nadaljevala proti prelazu, tam pa doživela tisti zmagoslavni občutek – prevoziti legendarno visokogorsko Pamirsko cesto M41 in enega najvišjih prelazov na svetu Ak Biatal s 4655 metri nadmorske višine. »Sveti gral« popotniškega motorističnega avanturizma z enkratnimi in nepozabnimi občutki je premagan.

Pot proti domu ju je vodila v Uzbekistan. V puščavi, kjer 550 kilometrov naokrog ni žive duše, sta v pesku pri 50 stopinjah Celzija spet popravljala okvir motorja. V Kazahstanu pa sta končno dohitela druga dva člana ekipe. Zaradi slabega tehničnega stanja treh motorjev so popotniki jeklene konjičke na pot prek Kaspijskega morja



poslali s trajektom, sami pa so zaradi koronskih ukrepov v azerbajdžansko prestolnico Baku prileteli z letalom. Po še eni papirnati vojni so motorje dobili s trajekta ter naslednji dan nadaljevali pot proti Gruziji, prespali v Tbilisiju, nato pa jih je čakal večdnevni tranzit preko Turčije do Bolgarije in naprej v Slovenijo.

Nepozabna motoristična avantura z noro lepimi in nepozabnimi trenutki, pravi Ludvik Pevec. Ob vseh neprijetnostih in naporih se je večkrat vprašal, kaj mu je bilo tega treba ... Še enkrat se je naš železničar prepričal, da je svet lep ter da so na vseh koncih sveta krasni ljudje, ki so pripravljeni pomagati.

V življenju ni pravih in napačnih poti, so samo poti, ki so zapustile sledi.



“ Na gruzijsko-ruski meji sta kup administrativnih postopkov in preverjanje turističnih vizumov vzela cel dan, bili so namreč prvi, ki so kot turisti vstopili v državo od začetka pandemije covid-19, zato so naleteli na dodatna preverjanja, šest ur so v vrsti čakali za ureditev deklaracije motorjev. Vse se je dobro končalo in pot so nadaljevali na Kavkaz.



Vse je v glavi!

To poudarja Matevž Perme. »Ajzenponar« tretje generacije ter športni zanesenjak in ekstremni tekač. »Ko premagaš 100 kilometrov, pa ali je to 20, 21 ali 24 ur teka, si opravil domačo nalogo. Vsaka tekma, ki jo končaš, je uspeh,« zagotavlja Matevž Perme. Prihodnje leto namerava preteči 100 kilometrov okoli najvišje evropske gore Mont Blanc.

Kako bi se na kratko predstavili: tekač, gorski tekač, ekstremni tekač? Je to prava oznaka za vaše tekaške podvige?

Športnik, ljubiteljski tekač, tečem gorske teke, ravninske in seveda ekstremne, občasno tudi gorsko kolesarim. Vse po malem. Če lahko izberem, potem imam rajši daljše teke, stokilometrsk, ker nisem najhitrejši, ampak najprej in zlasti vzdržljiv.

Najbrž ste v mladih letih kot otrok in fantič veliko tekali

in se nato odločili za tek?

Ne, nisem, kot otrok oziroma fant sem bil bolj močne postave, šele kasneje, morda malce pozno, sem se začel ukvarjati s tekom.

Pozno?

Na koncu srednje šole sem bil pretežek, imel sem že skoraj »stotico« kilogramov in sem se slabo počutil. Najprej sem počasi začel več hoditi in tudi teči ter hoditi v fitnes. Potem sem stopnjeval, več in več in zdaj sem tekač gorskih in ekstremnih tekov.

“ Vsaka tekma, ki jo končaš, je uspeh! Končana tekma je velika osebna zmaga, veliko zadovoljstva in zadoščenja po vseh treningih in pripravah.

Kdaj se je rodila ideja, da se začnete s tekom resneje in zlasti bolj aktivno ukvarjati?

Zaradi slabega počutja sem začel najprej z desetimi, petnajstimi minutami lahkotnega teka, pozneje več in več, začneš razmišljati o tem, da bi se preizkusil na kakšnem tekmovanju in se soočil s konkurenco. Precej preprosto! Začel sem hoditi na tekmovanja in spoznal družbo, družbo kolegov tekačev od drugod in ideja v glavi je dozorela. Potem si notri! Vrnitve ni več.

Ste najbrž član kakšnega atletskega kluba?

Sem član Atletskega kluba Pivka, predvsem zaradi statusa, ne nazadnje tudi zaradi sponzorskih sredstev in seveda lažjega prijavljanja na različna tekaška tekmovanja. Klub ti lahko tudi finančno pokrije kakšno tekmo na državnih prvenstvih ali drugih tekih, denimo na Ljubljanskem maratonu ... AK Pivka mi je plačal prijavnino.

Na katerem mestu ste končali oktobrski maraton v Ljubljani?

Bil sem 588. med več kot 1600 tekači, v prvi tretjini.

Vi ste bolj specializirani za daljše in gorske teke?

Res je, daljše relacije in gorski teki mi bolj ležijo, ker nisem najhitrejši, sem bolj vztrajen in zato bolj vzdržljiv tekač.

Kako potekajo priprave, trening ekstremnega tekača vašega kova, ki raje teče daljše relacije ali gorske teke?

Vsak dan malo treniram, odtečem na Nanos, okoli deset kilometrov v obe smeri, za konec tedna pa, če sem seveda prost, kaj daljšega, 30-, 40-, tudi 50-kilometrski razdalja ... Daljše razdalje običajno tečem s tekaškim prijateljem. Petdeset kilometrov teči sam je precej monotono, potrebuješ enega sopotnika in vse je takoj lažje.

Na začetku teka je malce težje, ko pa »stečeš«, je lažje in »noter padeš«. Izklopiš vse dnevne skrbi in težave. Vse je v glavi!



Kakšna je razlika med ekstremnimi ravninskimi in gorskimi teki?

Daljši 100-kilometrski teki običajno vključujejo tudi višinske dele. Na posameznih tovrstnih tekih premagaš tudi pet ali šest tisoč višinskih metrov. Ravninske teke običajno tečem klasične maratone, na gorskih gre pa običajno za 30 kilometrov in več. Seveda pa tečem tudi krajše gorske teke, denimo Tek na Nanos ...

Kakšna je razlika v pripravi na klasične ravninske maratone ali gorske teke?

Ni velike razlike, je pa pri daljših gorskih tekih izjemno pomembna vzdržljivost. Seveda pa je najpomembnejša glava, ko namreč pride do krize in ti jo uspe prebroditi, moraš biti psihofizično odlično pripravljen.





Ste bili v položaju, ko vas je velika kriza pripeljala do odstopa.

Seveda. Lani v Istri na tekmo vanju 100 milj Istre, ki je največja hrvaška tekaška prireditev, sem odstopil, ker sem dehidriral in ni bilo možnosti, da bi nadaljeval. Po 40. kilometru me je preprosto odrezalo ...

Kaj takrat tekač premišljuje?

Običajno premišljuješ, kaj ti je vsega tega treba, prekolneš vse živo, ampak če lahko, greš potem preprosto naprej, se malo ustaviš, občuduješ naravo, malo počakaš, da najhujša kriza mine, in nadaljuješ, prebrodiš torej najhujše in končaš tek. Na takih ekstremnih tekih vseskozi ne tečeš.

Kateri je vaš največji tekaški uspeh in morda tudi neuspeh v dosednji karieri?

Tečem okoli 10 let, gorsko pa približno tri leta. Vsaka tekma, ki jo končaš, je uspeh! Ko premagaš 100 kilometrov, pa ali

je to 20, 21 ali 24 ur teka, si opravil domačo nalogo. Neuspeh pa je, jasno, če te razmere in telo prisilijo, da se vdaš in odstopiš.

Kateri je bil vaš zadnji ekstremni tek?

K24 po Koroški, pet njihovi najvišjih hribov (gora), 100-kilometrski tek s pet tisoč višinski metri, ki jih med tekom premagaš ter osvojiš Raduho, Peco, Uršljo goro, Smrekovec in Olševo. V 22 urah sem to pot premagal. Bil sem v zlati sredini nastopajočih in verjamem, da je to velik uspeh. Vsaka končana tekma je velika osebna zmaga, veliko zadovoljstva in zadoščenja po vseh treningih in pripravah.

Ste tretja generacija železničarjev v družini, nono in nona, oče in mama so vsi »ajzenponarji«, tudi vi ste zaposleni na SŽ v Divači. Na nek način vam je bila železnica položena že v zibko.

Teta in njen mož sta prav tako železničarja, bratranec je tudi železničar, samo moja sestra in drugi bratranec nista železničarja.

Pa imajo domači in vaši nadrejeni v službi posluš za vaše športne dosežke?

Vsi domači me podpirajo, čeprav mama včasih pravi, da nisem pri pravi, ker se ukvarjam s tako ekstremnim tekom.

Težko je razumeti?

Ja, oče vse skupaj bolj razume, ker je v mlajših letih tekel in kolesaril ...

V podjetju vas podpirajo!

Jasno, tudi če potrebujem kakšen dan prosto zaradi priprav ali samih tekem, ni nikoli težav. Tudi moj neposredni vodja Drago me podpira, zelo sem zadovoljen, da imajo vsi posluš za moje športno udejstvovanje.

Vaši načrti za prihodnost? Prihaja zimski čas ...

Zima mi odgovarja zaradi nizkih temperatur, ampak pozimi ni veliko tekov, sezona se začneja januarja. Aprila prihodnje leto imam namen spet sodelovati na 100 miljah Istre (168 km), z enega dela Hrvaške tečeš do Umaga. Čez Učko in druge vrhove Istre. Avgusta imam namen teči še na enem 100-kilometrskem teku okoli najvišje evropske gore Mont Blanc, če bom seveda izžreban. Število tekmovalcev je tam omejeno, izpolnjevati moraš določene pogoje, ki jih dobiš na drugih tekih, ampak verjamem, da bom izbran, dokončno bom to zvedel decembra.

Vso srečo na vaši športni in karierni poti vam želimo iz uredništva Nove proge.

KATALOG POSLOVNIH DARIL 2022/2023

Ročno izdelano v ateljeju invalidskih delavnic.
Handcrafted in the studio of persons with disabilities.



T: +386 1 291 27 55
E: narocila.izdelki@sz-zip.si
W: www.sz.zip.si

*Ročno izdelano
Handcrafted*



Darilnica

Railway Gift Shop

Zmaga za Urbana in zmaje

V legendarni Hali Tivoli so hokejisti HK SŽ Olimpije v začetku novembra potopili avstrijski Bemer Pioneers Vorarlberg in prekinili črni niz. Zmago zmajev je pospremlilo kar 2120 gledalcev, pomembna pa je bila tudi njena dobrodela nota, saj je bil ves izkupiček od prodanih vstopnic namenjen **Urbanu Miroševiču**, ki so mu kot prvemu otroku v Sloveniji diagnosticirali gensko bolezen, sindrom CTNNB1.

Urban ima izjemno redko nevrozvojno bolezen, za katero so značilne motnje v duševnem razvoju, motorična zakasnitev, huda govorna okvara, motnje vida in vedenjske težave. Izkupiček tekme bo namenjen razvoju prelomne genske terapije, ki bi dečku omogočila normalnejše življenje. Triletni Urban si je tekmo ogledal v spremstvu staršev, izvedel pa je tudi začetni met. Urban je tako korak bližje terapiji, ki jo potrebuje.

Prispevek za zdravljenje Urbana so namenili tudi igralci obeh ekip. Kar 10.000 evrov so kot posebno donacijo darovale Slovenske železnice, ki so generalni sponzor hokejistov Olimpije.





»V klubu smo ponosni, da smo pomagali malemu borcu Urbanu, da je korak bližje genski terapiji, ki jo nujno potrebuje. Ponosen sem na naše igralce, trenerski štab, sodelavce in navijače. Vsi smo se kot prava hokejska družina zavzeli za Urbana. V športu so zmage in porazi, a na koncu vidiš, kaj so resnično pomembne stvari v življenju. Zato smo se za donacijo odločili tudi na Slovenskih železnica. Urbanu in njegovi družini želimo vse dobro, na naših tekmah bo Urban vedno dobrodošel,« je povedal **Miha Butara**, predsednik HK SŽ Olimpija in pomočnik generalnega direktorja Slovenskih železnic.



Veliko krajev je dosegljivih z vlakom, vsak pa ima svoje zanimivosti in zgodbe

Novinar, publicist, pisatelj, fotograf, najraje iz zraka (helikopterja), izdal je že 26 knjig, v glavnem monografij in turističnih vodnikov, tudi kriminalk se je lotil, ena njegovih zadnjih knjig pa je Z vlakom na potep. »Vedno me je gnala želja iti nekam, kjer še nisem bil, k ljudem, ki jih ne poznam, in tam odkrivati stvari, ki so zanimive, ampak bolj skrite očem javnosti,« pravi Primož Hieng. Za celovito renesanso železniškega potniškega prometa bi potrebovali uskladitev voznih redov med vlaki in avtobusi.

e se ne motim, že več kot štirideset let vztrajate v novinarski in publicistični karieri? Je res?

Uradno je za mano že 44-letna novinarska in publicistična pot. Jaz sem še naprej aktiven in zelo vesel, da lahko naprej delam in mi zdravje služi (potrka po lesu, op. a.). Vse, kar delam, me preprosto izjemno veseli in to je najpomembnejše, da z nezmanjšano močjo delam naprej tisto, kar želim. Če bi s tem prekinil, se mi zdi, da

bi prekinil tok življenja, ki sem ga zadnjih 26 let kot »svobodnjak« gojil, ko sem sam skrbel za zaslužek in sam plačeval prispevke. Je pa tudi res, da mi je za zadnjih deset let pristojno Ministrstvo za kulturo priznalo dosežke na področju fotografije in mi plačevalo prispevke.

V enem od intervjujev sem zasledil, da še posebej uživate, ko raziskujete nenavadne in manj znane kraje Slovenije. Od kod ta želja? Kaj vas žene pri tem?

Ne vem, vedno je bila to neka moja želja, da odkrivam in raziskujem območja, kraje, ki jih ljudje slabo ali sploh ne poznajo. Poznamo turistični biser Bled, na Pokljuko gremo gobe nabirat, obiščemo Ljubljanski grad ali denimo Postojnsko jamo ...

Zimzelene, uveljavljene turistične točke, destinacije ...

Ja, je pa Slovenija bogata tudi z drugimi naravnimi in kulturno zgodovinskimi znamenitostmi: gradovi, cerkvami, naravnimi vodnimi izviri ali celo z energijskimi točkami, ki so bolj skrite in jih zato ljudje ne poznajo. Vedno me je gnala želja iti nekam, kjer še nisem bil, k ljudem, ki jih ne poznam, in tam odkrivati stvari, ki so zanimive, ampak bolj skrite očem javnosti.

In jih potem razkriti ljudem, bralcem?

Tako, ja. Poznamo Jezersko in Planšarsko jezero, na Jezerskem pa je tudi krasen izvir »jezerske« mineralne vode (slatine), ki ga je že Valvasor opisal v svoji znameniti Slavi vojvodine Kranjske. To so morda malenkosti, ki meni veliko pomenijo, pa tudi mnogi ljudje, popotniki, izletniki so spoznali, da ni vse le Piran, Bled, Ljubljana in Postojnska jama, da je še veliko čudovitih kotičkov v Sloveniji, ki so žal manj poznani, skriti očem, pa vendar izjemno zanimivi in vabljivi.

Napisali ste 26 knjig, monografij in vodnikov za ljudi, da bi si lahko prebrali, kje v Sloveniji je lepo in zanimivo, kam se odpraviti za nova odkritja, nove dogodivščine, če hočete nove popotniške avanture – kako se je rodila ideja za vodnik Z vlakom na potep? Se precej vozite z vlakom?

Zdaj ne več, sem se pa veliko, ko sem živel v Kamniku in sem se dnevno vozil v Ljubljano. Vlak je v glavnem točen pri odhodu in prihodu, udoben, poleg

tega pa je zelo lepo, ko med potjo z vlakom pokrajina brzi mimo tebe ... Sem tudi med tistimi, ki nimamo vozniškega izpita, seveda pa nisem edini. V preteklosti, ko sem se več vozil z vlakom, sem znal skoraj na pamet pomembne vozne rede in nisem imel težav.



Od kod ideja za to knjigo?

Ko sem že spisal precej vodnikov o neznanih točkah po Sloveniji, o izvirih, energijskih točkah, napisal sem vodnik o točkah, dosegljivih za invalide na vozičkih, gre za 104 predloge, primerne za izlete invalidov na vozičkih, sem lani jeseni začel razmišljati o vodniku za potep z vlakom. Najprej sem našel neki stari zemljevid železniškega omrežja (železniški križ) in ugotovil, da je veliko krajev dosegljivih z vlakom, vsak kraj pa ima svoje zanimivosti. Denimo železniška proga med Ljubljano in Jesenicami, v Medvode se pripelješ z vlakom in po nekaj minutnem sprehodu prispeš do kopališča Sora, ki je lepo urejeno.

Takih možnosti je veliko?

Jasno. Kranj ponuja obilo možnosti, tudi na Brezje se lahko odpraviš z vlakom. V Radovljico, ki je nekakšna vzhajajoča slovenska turistična in kulinarčna zvezda, lahko tudi prideš z vlakom. V Žirovnici je tudi zanimiva pot pisateljev, pa konec koncev tudi Jesenice. Tudi tam najdeš zanimivosti, naprej pa se po Bohinjski progi zapelješ proti Bledu, Mostu na Soči in naprej do Nove Gorice ... V katero koli smer se peljemo z vlakom, najdemo veliko zanimivih popotniških točk. Enkrat me je znanec vprašal, kakšen je smisel potovanja z vlakom. Če prej »naštudiraš«, kam želiš, potem lahko prideš kamorkoli. Denimo po dolenski progi – ustaviš se v Mirni Peči, kjer je Muzej Lojzeta Slaka in Toneta Pavčka, si ogledaš zanimivosti o obeh slovenskih velikanih, in greš naprej v Novo mesto, kjer je tudi polno znamenitosti in zanimivosti. Če želiš, si kakšno ogledaš, lahko pa nadaljuješ pot naprej v Črnomelj in Metliko, Bela krajina ponuja tudi obilo naravnih lepot in zanimivosti.

Kaj pa hitrost potovanja?



Ja, ta domnevna počasnost potovanja nekatere ljudi moti. Treba je priznati, da tudi z avtomobilom vedno ne potujemo ne vem kako hitro. Ob prometnih konicah, nesreči ali kakem drugem neljubem izrednem dogodku moraš tudi čakati nekaj ur, zato je zame vlak izjemno vabljiva in perspektivna možnost potovanja in spoznavanja Slovenije, pa seveda tudi potepanja po tujini. Dogaja se intenzivno posodabljanje železniške infrastrukture, ki jo dnevno spremljam (živi na Brezovici, op. a.), vlaki, ki vozijo, pa so tudi vse sodobnejši ter okoli in potnikom prijazni.

Kaj je po vašem mnenju še nujno treba storiti za celovito renesanso železniškega potniškega prometa pri nas?

Zagotovo uskladiti vozne rede med vlaki in avtobusi. Kaj s tem mislim? Da ko potnik nekam prispe z vlakom, lahko vstopi na avtobus in se odpravi do končne destinacije, kamor želi priti. Recimo do že omenjene Radovljice z vlakom, od tam pa denimo do Begunj z avtobusom, kjer imaš zagotovo kaj obiskati in videti. Če boš kot potnik moral na železniški postaji čakati poldrugo uro na avtobus, potem te bo pa vse minilo in se za tak izlet pač ne boš več odločil. Tako pač je! Najbrž bi morali vsi deležniki na turistično prevozniskem segmentu več narediti, da bi vlak kot najbolj trajnosten način prevoza še bolj približali ljudem. Konec koncev tudi vožnja z avtomobilom ni več poceni! Do Radovljice iz Ljubljane z vlakom prispeš v okoli



“ Poznamo Jezersko in Planšarsko jezero, na Jezerskem pa je tudi krasen izvir »jezerske« mineralne vode (slatine), ki ga je že Valvasor opisal v svoji znameniti Slavi vojvodine Kranjske. To so morda malenkosti, ki meni veliko pomenijo, pa tudi mnogi ljudje, popotniki, izletniki so spoznali, da ni vse le Piran, Bled, Ljubljana in Postojnska jama, da je še veliko čudovitih koticov v Sloveniji, ki so žal manj poznani, skriti očem, pa vendar izjemno zanimivi in vabljeni.



“Potnik mora imeti na železniških postajah organizirane možnosti izbire, da lahko od tam preprosto nekam odide, peš ali se odpelje – bodisi so to kolesa, tudi električna, električni avtomobili ...

50 minutah, z avtomobilom pa v približno 40, saj se moraš iz središča Ljubljane najprej »prebiti« skozi vse semaforje do obvoznice oziroma avtoceste.

V državah zahodne Evrope je vožnja oziroma potepanje z vlakom nekaj samoumevnega, ne glede na socialni status. Kdaj bo tako tudi pri nas?

Predvsem mora imeti potnik na »prometnih točkah« na železniških postajah organizirane možnosti izbire, da lahko od tam preprosto nekam odide, peš ali se odpelje. Bodisi so to kolesa, tudi električna, električni avtomobili, avtobusi oziroma minibusi, skiroji, s katerimi lahko nadaljujejo svoje potovanje in odkrivajo nove zanimivosti

posameznih destinacij. Trajna dimenzija postaja vse pomembnejša. Nisem prepričan, da se ljudje v Sloveniji tega že dovolj zavedajo, verjamem pa, da se ta miselnost počasi, a vztrajno spreminja.

Katere tri predloge izletov z vlakom bi priporočili najključnim popotnikom, izletnikom?

Bom spet ponovil Radovljico, ki ima dušo, tamkajšnji turistični delavci so ogromno naredili v zadnjih letih. Ima več muzejev, tudi čebelarstva, lekarništva, alkimizma, pa tradicionalni festival čokolade in še marsikaj drugega. Treba je ponuditi kaj zanimivega in privlačnega, skratka mora se nekaj dogajati, to želimo izletniki, popotniki,

turisti, obiskovalci. Na primorskem koncu je ena zanimiva in mnogim neznana in vabljiva točka Botanični vrt Sežana. Je tudi relativno blizu železniške postaje. Ta del Slovenije ponuja obilo kulturno zgodovinskih zanimivosti in lepot. Ali naprej do Trsta na kavico in kakšno od priljubljenih italijanskih sladice ali kaj drugega. Namig za tretji izlet so Rosalnice pri Metliki, kjer so tri cerkve, ena poleg druge, Tri fare se imenujejo, ali s kolesom po kolesarski poti Vidošiči, v Metliki pa lahko obiščete tudi Slovenski gasilski muzej, saj je bila v Metliki leta 1869 ustanovljena prva požarna bramba na Slovenskem. Možnosti za potepe z vlakom je veliko, samo odločiti se je treba za vlak. Z vlakom lahko obiščete tudi terme v Laškem, Podčetrtku ali Dobovi, skratka vlak ni samo možnost za prevoz na delo ali šolanje, ampak ponuja udobno možnost za potepe, rekreacijo ali konec koncev koristno izrabo prostega časa.

Za konec standardno vprašanje, kaj pripravljate, s čim boste bralce presenetili?

Svojih načrtov nikomur ne izdam, ker sem bil včasih morda preveč odkrit in zgovoren, pa so mi drugi speljali ideje in sami naredili. Pripravljam kar nekaj stvari, vse pa je odvisno od razmer v založništvu, visokih cen papirja, energetska kriza pa bo gotovo udarila tudi tiskarje. Še ena resnica pa je, da ljudje vse manj kupujejo knjige, žal!

Odprtje razstave ob 120-letnici Godbe Slovenskih železnic

V stavbi Slovenskih železnic se je danes odprla razstava ob 120-letnici Godbe Slovenskih železnic. Bil je 1. maj leta 1902, ko so glasbeni navdušenci, železničarji v Zidanem Mostu, ustanovili železničarsko godbo. V svoji 120-letni zgodovini je večkrat menjala ime, kljub vsemu pa je vedno ostala močno povezana z železnico. Godba Slovenskih železnic, kakršno poznamo danes, je edina od nekdanjih številnih železničarskih godb.

Dirigentsko palico je od njenih začetkov vihtelo enajst dirigentov, od leta 1999 Franci Lipovšek. Pod njegovim vodstvom se je začela godba razvijati in udeleževati tekmovanj, s tem pa sta se povečevali kakovost in zahtevnost igrane glasbe. Godba Slovenskih železnic je za zdaj edina godba v Sloveniji, ki ji je na tekmovanjih Zveze slovenskih godb uspelo v samo petih letih priti iz najnižje v najvišjo kakovostno skupino. S svojo energijo in predanostjo glasbi pa 80 aktivnih članov niza uspehe tudi na mednarodnih tekmovanjih.

V zadnjih letih se je povprečna starost godbe precej znižala in je le nekaj čez 20 let. V njej igrajo osnovnošolci, dijaki, študentje, zaposleni in upokojenci. Poleg številnih akademsko izobraženih glasbenikov v godbi večina članov igra povsem ljubiteljsko. Godba uspešno koncertira na raznovrstnih kulturnih prireditvah doma in v tujini. Med drugim je Slovenske železnice in našo domovino ter njeno bogato kulturno dediščino predstavljala na turnejah v ZDA, Kanadi, Španiji, Severni Makedoniji, Nemčiji, Franciji in na Hrvaškem. Godba ima velike načrte, godbenice in godbeniki pa pri tem ostajajo skromni, predani ustvarjanju glasbe. Veselijo se priložnosti, da svojo vrednost dokažejo občinstvu in sebi.



V sklopu praznovanj ob 120-letnici bodo imeli godbeniki 24. novembra letos veliki koncert v Cankarjevem domu v Ljubljani



Vabilo na srečanje železničarjev in upokoјencev 2022

Spoštovane sodelavke in sodelavci, spoštovani upokoјenci!

Železnica simbolizira napredek, povezovanje in tradicijo. Nesporno je, da je njena pomembna vloga ene gonilnih sil razvoja globoko usidrana v našo kolektivno zavest. Slovenske železnice so po skoraj dveh stoletjih še vedno tesno prepletene s širšo družbo in dihajo z lokalnimi skupnostmi po vsej domovini.

V bogati slovenski železniški zgodovini smo železničarji večkrat dokazali, da s konkretnimi dejanji še vedno čutimo homogenost in pripadnost podjetju. Ob tem pa z vztrajnim delom dokazujemo, da s skupnimi močmi ustvarjamo podjetje, ki kljubuje gospodarskim izzivom sodobnega časa in se pospešeno razvija.

Zaradi velikega, po vsej Sloveniji razpršenega kolektiva, so tesnejši stiki med sodelavci velikokrat oteženi. Prav tako nam različne obveznosti onemogočajo, da bi se srečevali s tistimi, ki ste se že upokojili, pa smo skupaj še pred kratkim dejavno ustvarjali velikopotezne železniške projekte.

V našem podjetju dajemo tradiciji in pripadnosti velik poudarek. Močno se zavedamo, da moramo uspehe, ki smo jih skupaj ustvarjali, tudi skupaj praznovati.

Dušan Mes
generalni direktor

**Zato vas vljudno vabim, da se udeležite srečanja
železničarjev in upokoјencev, ki bo v četrtek,
22. decembra 2022, ob 17. uri
na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani.**

Veselim se srečanja z vami!



Prijavnica na srečanje železničarjev in upokojencev 2022

na Srečanje železničarjev in upokojencev, ki bo v **četrtek, 22. decembra 2022, ob 17. uri** na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani

Srečanje železničarjev in upokojencev, ki ga organizirajo Slovenske železnice d.o.o., se bo v **četrtek, 22. decembra 2022, začelo ob 17. uri**. Poskrbljeno bo za hrano, pijačo, izvrstno glasbo ter veselo razpoloženje. Na srečanje se bo mogoče brezplačno pripeljati tudi z vlakom.

Več informacij o prireditvi lahko dobite na telefonski številki **01 29 14 327**

ali na e-pošti
janez.krivec@sz.si

Vljudno vas prosimo, da se na srečanje prijavite, in sicer prijavnico oddate v tajništvo svojega oddelka, najpozneje do **11. novembra 2022**. Prijavite se lahko tudi preko spletnega obrazca na <https://szprijava.si>, ali tako, da skenirate spodnjo QR kodo in v prikazan obrazec vpišete zahtevane podatke.

Veselimo se
srečanja z vami!



Ime in priimek: _____

E-naslov: _____

Družba: _____

Služba: _____

Na srečanje bom potoval (obkrožite)

- Z vlakom

Relacija od: _____ do _____

- Prevoz si bom organiziral sam

Datum _____

Podpis _____

S prijavo na prireditev dajem organizatorju tudi privolitve v obdelavo mojih osebnih podatkov iz prijave za namen obveščanja, organizacije in izvedbe prireditve. Obveščen sem, da se lahko do 30.11.2022 odjavim in se prireditve ne udeležim, posledično pa se moji osebni podatki več ne bodo obdelovali za ta namen. Prav tako sem obveščen, da lahko več informacij o obdelavi mojih osebnih podatkov pridobim na povezavi: <https://szprijava.si/pravno-obvestilo-dogodek/>.



2022