

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Digital Agora

Matjaž Tršan

Digitalizacija, nova stopnja v razvoju podjetja

**Novost:
Digital Agora tudi pri nas**

**Katastrofalne poplave
prizadele tudi železniško
infrastrukturo**

Zbiranje pomoči

RDEČI KRIŽ SLOVENIJE:



SMS s ključno besedo **UJMA5** oz. **UJMA10** na številko **1919** ter tako donirate 5 oz. 10 EUR. Sredstva za pomoč pa lahko nakažete tudi na TRR račun:
Rdeči križ Slovenije, Mirje 19, 1000 Ljubljana,
TRR: SI56 0310 0123 4567 891 (odprt pri SKB Banka, d. d.), sklic: 00 96875,
Namen: Ujma 2023, BIC banke: SKBAS12X, koda namena: CHAR.

SLOVENSKA KARITAS:



SMS s ključno besedo **KARITAS5** oz. **KARITAS10** na številko **1919** ter tako prispevate 5 oz. 10 EUR. Sredstva za pomoč pa lahko nakažete tudi na TRR račun:
Slovenska karitas, Kristanova ulica 1, 1000 Ljubljana,
TRR: SI56 0214 0001 5556 761, Namen: POMOČ NEURJE, Sklic: SI 00 624.

ADRA SLOVENIJA:



SMS s ključno besedo **LJUDJE5** na številko **1919** ter tako prispevate 5 EUR. Sredstva za pomoč pa lahko nakažete tudi na TRR račun:
HD ADRA Slovenija, Njegoševa 15, 1000 Ljubljana,
TRR: SI56 0284 3026 3945 425, BIC: LJBAS12X, Referenca: SI00 2023,
Namen: NEURJE 2023, Koda namena: CHAR
Ali pomoč s kreditno kartico **preko Paypal:**
https://www.paypal.com/donate/?hosted_button_id=3RJJ3E2KBVNG4

ZVEZA PRIJATELJEV MLADINE SLOVENIJE:



SMS s ključno besedo **ENOSRCE5** na številko 1919 ter tako prispevate 5 EUR. Sredstva za pomoč pa lahko nakažete tudi na TRR račun:
Zveza prijateljev mladine Slovenije, Dimičeva 9, 1000, Ljubljana,
TRR: SI56 6100 0000 3512 232 sklic: SI00 245021 koda: CHAR Namen: neurje.

ZVEZA PRIJATELJEV MLADINE LJUBLJANA MOSTE - POLJE:



SMS s ključno besedo **VERIGA5** na številko 1919 ter tako prispevate 5 EUR. Sredstva za pomoč pa lahko nakažete tudi na TRR račun:
Zveza prijateljev mladine Moste – Polje, Proletarska 1, 1000 Ljubljana,
TRR: SI56 33000000 1303 865, Addiko bank d.d., BIC: HAABSI22, Koda namena: CHAR,
Namen: pomoč prizadetim v poplavih, Sklic: SI00 750.

Uvodnik

Spoštovane sodelavke, spoštovani sodelavci.

Pred vami je tretja številka Nove proge v letošnjem letu in verjetno tudi najbolj obsežna. Glavni temi tokratne številke sta digitalizacija procesov na Slovenskih železnica, o kateri je spregovoril g. Matjaž Tršan, in vzpostavitev nove intranetne platforme moj.SZ, ki bo zaživela septembra in bo nadomestila obstoječo, ki jo je že dodobra načel zob časa. V Novi progi si lahko preberete navodila, kako si boste lahko na svoje mobilne naprave naložili aplikacijo, preko katere boste lahko sledili, kaj se v podjetju dogaja, ima pa tudi nekaj drugih funkcionalnosti, ki vam bodo olajšale delo. Pri pripravi platforme smo stremeli k temu, da informacije pridejo do vseh zaposlenih, zato smo zasnovali tudi aplikacijo.

Vsekakor pa nismo mogli mimo najhujših poplav v zgodovini države, ko je ujma praktično čez noč nekatere vasi in mesta odrezala od sveta. Poplavljalno je hiše, infrastrukturo, ljudje so bili brez vode in elektrike. Groza v nekaterih delih države je bila nepopisna. Ob vseh grozotah, ki smo jih spremljali preko medijev, pa lahko rečem eno: solidarnost in medsebojna nesebična pomoč ljudi sta bili nepopisni. In to je tisto, kar Slovenci res znamo. Stopiti skupaj in pomagati drug drugemu, ko je treba. Naj se ob tem tudi tu zahvalim vsem zaposlenim, ki so v dneh, ko je bilo v državi najhujše, delali v izrednih razmerah, da so ljudje lahko prišli do svojih domov. Opravili ste veliko delo, zato še enkrat velika hvala.

Gotovo pa so v teh poplavih škodo utrpeli tudi nekateri naši zaposleni. Če boste potrebovali kakršno koli pomoč, nam lahko pišete na naš elektronski naslov soj@slo-zeleznice.si in pomagali vam bomo po najboljših močeh. Nihče v tej nesreči ne sme ostati sam.



Tea Šavor

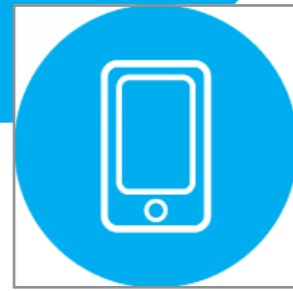


6

Pogovor

Matjaž Tršan

Digitalizacija, nova stopnja v razvoju podjetja



12

Digitalizacija



16

Podjetje z 20-letno tradicijo v svetu informacijske tehnologije



18

Novost: Digital Agora tudi pri nas



20

SŽ bodo bogatejše za dvajset dodatnih sodobnih potniških garnitur



22

Slovenske železnice širimo ponudbo in dostopnost trajnostne mobilnosti



24

Katastrofalne poplave prizadele tudi železniško infrastrukturo



28

Zaradi zemeljskega plazu se je iztiril potniški vlak



30

Začetek poslovne akademije SŽ



32

Nova hala na delovišču Koper



34

Za nekoga smeti, za druge zaklad Ptujčan že 12 let skrbi, da je svet lepši in čistejši.



38

150. obletnica proge Pivka-Reka



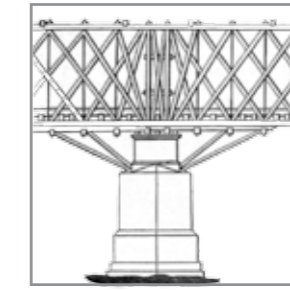
42

Mednarodno srečanje planincev železničarjev – Platak 2023



43

V spomin: Miloš Rovšnik



44

Železniški mostovi v Sloveniji



54

Slovenci vse pogosteje bolniško odsotni

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

Urednica: Tea Šavor

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

Avtorji prispevkov: Mladen Bogić, Tea Šavor, Tamara Sever, Andraž Koželnik, Ignac Habjanič, Helena Hostnik Simončič, Danilo Hrastnik, Agitavit

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnic, Tamara Sever, Tea Šavor, Andraž Koželnik, Igor Debevec, Srečko P. Kobilšek, Ignac Habjanič, Središče Vitalis, Agitavit, Facebook

Naslovnica: Gregor Kukovica

Število izvodov: 6900
Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje: Gregor Kukovica

Lektura: Tina Ajd

Digitalizacija, nova stopnja v razvoju podjetja

V zadnjem času je digitalizacija podjetja in poslovnih procesov postala pogosto uporabljena beseda. Prehod iz papirja v digitalno okolje. Zakaj je to koristno, dobro za vse zaposlene? Kaj pravzaprav je digitalizacija, digitalno poslovanje in kaj dobrega prinaša?

Matjaž Tršan je na Slovenskih železnicah zaposlen od leta 1990, torej 33 let. Pomemben del oddelka za informatiko pa je od leta 1994. Da bodo železnice pomemben del njegove kariere, se je nakazovalo že v njegovih študentskih letih, ko se je preizkusil v vlogi učitelja na Železniški elektro kovinarski šoli (ŽEKŠ) v Ljubljani. A v učiteljskih vodah ni ostal, zaposlil se je na Prometnem inštitutu.

Je digitalizacija torej neizogibna?

Seveda. Če organizacija želi ostati konkurenčna in uspešna v sodobnem poslovnem okolju, je digitalizacija oziroma digitalna preobrazba nujna. Ena od razlag, ki dobro odgovarja na vprašanje, kaj digitalizacija sploh je, je, da je to proces, ko se z uporabo naprednih digitalnih tehnologij spreminjajo obstoječi poslovni procesi, postavljajo novi ter nimalokrat tudi modificirajo poslovni modeli.

Digitalna preobrazba zahteva sodelovanje vseh struktur in zaposlenih v organizaciji. Je večinoma dolgotrajen proces, ki zahteva stalno spremljanje in prilagajanje spremembam na trgu ter tehnološkim novostim. Seveda pa je digitalizacija tudi izziv, saj zahteva znatne naložbe in spremembe v procesih ter kulturi organizacije.

Povečuje se torej učinkovitost in konkurenčnost go-



spodarstva in podjetij. Kaj se na tem področju v tem trenutku dogaja na SŽ?

Digitalizacija je danes prisotna v vseh panogah. Je tukaj in je neizbežna. Lahko bi jo primerjali s postavitvijo novega stroja v proizvodni delavnici podjetnika. Podjetnik se jasno zaveda, da mora za ohranjanje tržnega deleža iz naslova boja s konkurenco na trgu kupiti novi stroj. Če ga ne kupi, mu je jasno, da njegov posel na dolgi rok ne bo vzdržan. Predmetno analogijo lahko uporabimo tudi za samo digitalizacijo. Trdim lahko, da bodo družbe brez digitalizacije na dolgi rok postale nekonkurenčne in bodo imele zelo verjetno težave s svojim poslovanjem.

Želel bi poudariti, da digitalizacija ni le uvedba »digitalnih« informacijskih rešitev v naša delovna okolja. Digitalizacija je bistveno več kot to. Začne se s popisom procesov, nadaljuje z njihovo optimizacijo, poeno-

stavitvijo in šele na koncu se vse, kar smo načrtovali, izraža v informacijski rešitvi. Proces digitalizacije je zato zahteven, dolgotrajen in zahteva veliko znanja sodelavcev, ki so v digitalizacijo vključeni, poleg tega pa je ključna sestavina uspešne digitalizacije tudi izjemna podpora najvišjega vodstva v podjetju. Ko je vsem naštetim pogojem zadoščeno, lahko govorimo o uspešnem izvajanju procesa digitalizacije v družbi.

Kako se odločite, katere procese digitalizirati in katerih ne? Je to tudi odvisno od stroškov?

Prednost iz naslova digitalizacije imajo seveda procesi, katerih digitalizacija (informatizacija, poenostavitev) nam prinaša največjo dodano vrednost. Glede na zapisano je jasno, da ni odvisna le od stroškov. Ponavadi se digitalizacije lotimo tam, kjer imamo največje bolečine. Tam, kjer kupci od nas zahteva-

jo stvari, ki jih v sklopu obstoječih procesov in informacijskih sistemov ne moremo več uspešno servisirati. Kupci so lahko podjetja, ki pri nas naročajo transport, ali pa potniki v potniškem prometu. Svet postaja zahteven. Zavedati se moramo, da jutri ne bo nič lažje in da se bodo pričakovanja kupcev le še stopnjevala. Brez dobrih orodij in kakovostnih podatkov o poslovanju se je nemogoče izboljšati, saj ne vemo, kje imamo težave. Zaradi odsotnosti podatkov v realnem času v tem trenutku nikakor ne moremo zadostno spremljati procesa in zato ne moremo vedeti, ali smo se morda ob spremembi poslovanja na določenem procesu izboljšali. Torej mora biti temelj, ki ga gradimo na Slovenskih železnicah iz naslova digitalizacije, trden, zajemati mora vse ključne procese družbe, ki predstavljajo našo konkurenčno prednost in mora omogočati tako spremljanje v realnem

času kot tudi hitro implementacijo izboljšav, ki jih naši kupci želijo in ne nazadnje tudi zahtevajo. Na Slovenskih železnicah temelj, ki ga omenjam, zdaj že nekaj let intenzivno gradimo.

Slovenske železnice imamo nekoliko starejšo populacijo zaposlenih. Ste naleteli tu na kakšne težave? Da se zaposleni težje prilagajajo oz. sledijo spremembam?

Res je. Povprečna starost zaposlenih je nekoliko višja in posledično se seveda pojavljajo težave pri prilagajanju spremembam oziroma pri implementaciji novih informacijskih rešitev. Upoštevati moramo, da starejša populacija ni bila izpostavljena istemu nivoju tehnološke izobrazbe kot mlajše generacije. Kakorkoli že, to so izzivi, ki jih poskušamo reševati z ozaveščanjem o pomembnosti, nujnosti sprememb in z dodatnim izobraževanjem.

Digitaliziramo lahko večino procesov v podjetju, pomembno pa je, da se lotimo tistih, ki nam prinašajo največjo dodano vrednost. Lahko naštejete projekte, ki se jih bomo v prihodnje še lotili in kaj bodo prinesli?

To je izjemno široko vprašanje, na katero sicer lahko odgovorim, odgovor pa bo razumljivo vseeno precej splošen in bo vseboval zgolj navedbo nekaterih programov in projektov digitalizacije, ki jih izvajamo danes s fokusom na trg. Ti ključni programi in projekti predstavljajo le del temelja digitalizacije poslovanja Slovenskih železnic za prihodnja leta.

- Program »Digitalizacija mobilnosti v skupini SŽ«. Predmetni program bo uvedel koncept storitev mobilnosti, ki bo uporabnikom/potnikom preko osrednjega digitalnega kanala omogočal načrtovanje, nakup, plačilo in uporabo različnih

storitev mobilnosti. Predlagani koncept je bistveno širši in kompleksnejši kot vse trenutno obstoječe rešitve na trgu, zato je digitalizacija mobilnosti nujni predpogoj za uresničitev ambiciozne poslovne strategije Slovenskih železnic. V sklopu predmetnega programa se izvajata projekta »CRM« in »Jedro sistema storitev mobilnosti«, ki bosta omogočila pridobivanje in podporo potnikom preko sodobnih digitalnih kanalov.

- Drugi program je »Digitalizacija dejavnosti obratovanja

železniške infrastrukture«, ki zajema vzpostavitev celostne informacijske podpore obstoječih poslovnih procesov na področju obratovanja železniške infrastrukture v družbi SŽ – Infrastruktura s poudarkom na čim večji izrabi digitalizacije, avtomatizacije ter optimizacije procesov z namenom doseganja splošnih ciljev uresničevanja zastavljenega poslanstva družbe. V okviru projekta »Avtomatizacija obračuna storitev JŽI« je bila lani uspešno implementirana tudi nova aplikacija za obračun uporabnine JŽI po novi metodologiji, ki je stopila v veljavo z začetkom letošnjega leta.

- Tretji program, ki ga v tem delu posebej izpostavljam, je »Transportno logistični informacijski sistem«, v sklopu katerega vzpostavljamo celovito informacijsko podporo obstoječim poslovnim procesom v družbi SŽ – Tovorni promet. V okviru predmetnega programa bomo zagotovili sodobni integrirani poslovni informacijski sistem za transportno logistično dejavnost, ki bo celovito podpiral neposredno izvajanje storitev železniškega transporta, multimodalne in intermodalne transpor-

tne storitve ter spremljanje logistične storitve.

- V okviru digitalizacije upravljanja s sredstvi pa želim poudariti, da neprestano stremimo k uresničevanju temeljnega strateškega cilja – »postati učinkovit vzdrževalec sodobne in varne železniške infrastrukture«. Želimo izboljšati učinkovitost procesov vzdrževanja, povečati pregled nad sredstvi in delom ter posledično neprestano zniževati stroške vzdrževanja z ohranjanjem visoke kakovosti navedene storitve. V sklopu projektov, ki smo jih izvajali

na predmetnem področju, smo iz naslova vzdrževanja infrastrukture zaključili z razvojem in testiranjem nabave, materialno/skladišnega poslovanja, obvladovanja delovnih nalogov in evidenčno-merilnih listov. Razvoj modula za izvedbo obračuna je kot zadnji element v mozaiku sistema za vzdrževanje infrastrukture prav tako v sklepni fazi. Na področju vzdrževanja tirnih vozil sta bili razviti in v uporabo predani aplikacija za prijavo napak ter elektronska lokomotivska knjiga. Poleg navedenega je bila razvita in predana v uporabo





aplikacija za obvladovanje meril in merilnih instrumentov za podjetji SŽ – VIT in SŽ – Infrastruktura.

To pa še zdaleč ni vse. Digitalizacija je proces, ki se na Slovenskih železnicah ne bo nikoli zaključil. Poleg programov in projektov digitalizacije, ki so usmerjeni na trg in sredstva, se ukvarjamo še s programi in projekti za izboljšavo podpornih funkcij. V mislih imam informatizacijo podpore, vezane na kadrovske funkcije, elektronsko hrambo in še bi lahko našteval. Odpiramo tudi vedno nove programe in projekte. Več o njih pa morda kdaj drugič.

V javnosti je že nekaj mesecev fenomen program Chat-

GPT. Umetna inteligenca. Kako si lahko z njo pomagamo?

Umetna inteligenca (AI – Artificial Intelligence) ni nekaj novega, kot se to v zadnjem času prikazuje v medijih. Razvoj umetne inteligence teče z različnimi intenzitetami že nekako od šestdesetih let prejšnjega stoletja. Res pa je, da so se v zadnjem obdobju ustvarili pogoji za razvojni preskok v razvoju umetne inteligence. Kar se razvoja računalništva tiče, smo v zgodovini doživeli kar nekaj takih preskokov, ki so korenito spremenili naše življenje. Na primer iznajdba mikroprocesorja ali ne nazadnje interneta.

Vendar se danes svet spreminja hitreje in lahko na tem segmentu pričakujemo bliskovito ra-

zvojno ekspanzijo.

Kaj je umetna inteligenca? Umetna inteligenca je segment računalništva, ki se osredotoča na razvoj sistemov in algoritmov, ki posnemajo sposobnost človeškega mišljenja. To pomeni, da se osredotoča na razvoj računalniških programov in sistemov, ki lahko razumejo, se učijo, se odločajo in rešujejo težave na podoben način kot ljudje.

Vedeti je treba, da običajne »klasične« informacijske rešitve upravljajo podatke preko podatkovnih baz, umetno-inteligenčni sistemi pa upravljajo baze znanja, ki se med življenjskim ciklom avtomatsko učijo oziroma poglobljajo. In s tem posnemajo človekovo mišljenje. Baze znanja vsebujejo različne vrste podatkov, kot so dejstva, pravila,

koncepti, opisi, algoritmi ...

Ko se vprašamo, kje vse bodo rešitve, ki temeljijo na umetni inteligenci, uporabne, lahko samo odgovorim, da predvidevam, da skoraj povsod. Že nekaj časa nekateri avtomobili vozijo avtonomno in se med vožnjo učijo. Že leta so roboti pomemben del proizvodnje, v zadnjem obdobju so se pojavile prosto dostopne AI rešitve na spletu, ki po uporabnikovih zahtevah generirajo poljubna besedila, slike, glasbo, programske kodo, prevajajo besedila, diagnosticirajo zdravstveno stanje ...

ChatGPT oz. umetno inteligenco sem omenila zato, ker bo tudi del našega novega skupnega projekta, ki ga snujemo približno eno leto in bo luč sveta ugledal v začetku poletja. Uvajamo namreč novo intranetno platformo. Kaj novega in dobrega prinaša zaposlenim?

Obstoječi intranet je bil, kar seveda naši zaposleni dobro vedo, narejen kot plod lastnega razvoja v nekem drugem obdobju, pravzaprav v obdobju, ko so bile intranet rešitve še precej redke v slovenskem prostoru in kot tak seveda ne zadošča več potrebam današnjega časa. Zato je v teku, kot ste omenili, razvoj nove intranetne platforme, ki pa bo med drugim vsebovala tudi povezavo na danes najpopularnejše AI orodje ChatGPT. Kaj je ChatGPT? Mogoče lahko rečemo, da je to »pogovorni robot«. Če se malo poigram in vprašamo kar ChatGPT, kdo oziroma kaj sploh je, bo odgovoril: »ChatGPT je računalniški program, ki lahko s pomočjo umetne inteligence odgovarja na vprašanja, ki jih uporabniki vpišejo v besedilno polje. ChatGPT je bil razvit z uporabo napredne tehnologije strojnega učenja in je sposoben razumeti naravni jezik ter ponujati uporabne odgovore na različna vprašanja in teme.«

Sicer pa, če povem po svoje, je

to orodje, ki je bilo usposobljeno na ogromnem korpusu besedil, kar mu omogoča nekakšno razumevanje in tvorjenje besedil v naravnem jeziku. Tudi v slovenščini.

Lahko se uporablja za različne naloge, kot so odgovarjanje na raznovrstna vprašanja, podajanje nasvetov, pisanje različnih besedil, kot so eseji, tudi pesmi, in še mnogo več. Cilj ChatGPT-ja je izboljšati sposobnost strojev, da se približajo sposobnostim človeškega jezika in razumevanju besedila.

Od novembra 2022 pularnejše AI orodje – ChatGPT.

Uvajanje sprememb je za vse nas velik izziv. Kaj sporočate zaposlenim?

V sodobnem svetu so edina stalnica spremembe. To je kraljica, ki danes velja bolj kot kadarkoli prej. Poslovni svet, trgi se nenehno spreminjajo z vrtoglavo hitrostjo. To, kar velja danes, jutri mogoče ne bo več. Tehnologija se nenehno razvija, trg zahteva svoje, kar pomeni, da se morajo podjetja prilagajati novim orodjem, platformam in informacijskim rešitvam, ki jim omogočajo, da delujejo bolj učinkovito. In če se ne odzoveš na spremembe okolja, nisi več konkurenčen, izgubiš stranke in scenarij zagotovo ni perspektiven. Mogoče se ponavljam, ampak zgodba se prej ali slej zaključí.

V katero smer se bo širitev nadaljevala? Kakšna bo digitalna delovna izkušnja zaposlenega na Slovenskih železnicah čez, recimo, dve leti?

Ne vem, ali vas bom razveselil ali razočaral, a dejstvo je, da se bo digitalizacija v prihodnje prav gotovo dotaknila vseh zaposlenih na Slovenskih železnicah. Kot sem že večkrat poudaril, je digitalizacija proces, ki se ne bo zgodil čez noč. Za uspešno digitalizacijo zrele gospodarske družbe je potreben čas. Stvari se je treba lotiti po delih in

preudarno. Če konkretno odgovorim na vaše vprašanje, lahko rečem, da se v roku dveh let za posameznega zaposlenega na Slovenskih železnicah svet ne bo obrnil na glavo. V obdobju naslednjih desetih let pa, verjemite mi, se bosta digitalna zrelost posameznika ter pogled na digitalni svet spremenila tudi na Slovenskih železnicah.

Sprememb in digitalizacije se torej ni treba bati?

Strah pred digitalizacijo je lahko posledica različnih dejavnikov. Nekateri ljudje se bojijo morebitne izgube delovnega mesta, drugi so v dvomih, kako bodo kos novim tehnologijam, spet tretji se bojijo, da bo digitalizacija vplivala na njihovo zasebnost.

Zavedati se moramo, da digitalizacija prinaša številne prednosti, kot sta večja učinkovitost in boljše kakovost storitev. Poleg tega lahko digitalizacija pripomore k boljšemu izkoriščanju časa, kar lahko vpliva tudi na kakovostnejše delovne pogoje. Pomembno je, da se ljudje ne bojimo digitalizacije, ampak se raje pripravimo na prihodnost. Nujno je stalno izobraževanje s ciljem polnokrvnega sodelovanja v digitalni dobi.

Torej, digitalizacije se lahko veselimo, česar pa ne morem reči za prej omenjeno umetno inteligenco.



Cilj ChatGPT-ja je izboljšati sposobnost strojev, da se približajo sposobnostim človeškega jezika in razumevanju besedila.

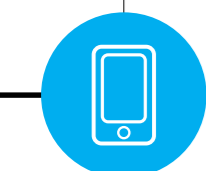
Digitalizacija

Digitalizacija je postala ključnega pomena za vsako organizacijo, ki si želi ostati konkurenčna na sodobnem trgu. Na Slovenskih železnica smo uvedli več programov digitalizacije, s katerimi želimo izboljšati uporabniško izkušnjo, posodobiti procese in s tem pospešiti razvoj podjetja.

Skladno s strategijo SŽ izvajamo naslednje programe digitalizacije:

Digitalizacija mobilnosti

01 Program bo uporabnikom omogočil enostavno in celovito uporabo različnih storitev mobilnosti preko digitalnih kanalov, na primer nakup in plačevanje vozovnic ter načrtovanje potovanja.

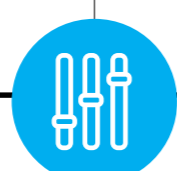


Projekt "CRM" in "Jedro sistema storitev mobilnosti"

Projekta bosta omogočila pridobivanje informacij in podporo potnikov preko sodobnih digitalnih kanalov.

Projekt se izvaja

predviden zaključek 31. 5. 2023



S tem programom želimo izboljšati načrtovanje in razporejanje osebja in vozil ter optimizirati rabo vozil. Sistem IVU.Rail bo omogočil avtomatsko pripravo podatkov za obračun plač, ukinitvev ročnih evidenc in druge izboljšave.

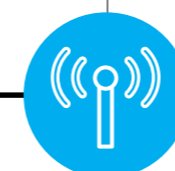
Avtomatizacija in optimizacija načrtovanja ter razporejanja vlakospremnega osebja potniškega prometa

02

Avtomatizacija in optimizacija načrtovanja razporejanja osebja vlečnih vozil in vagonov

Digitalizacija dejavnosti obratovanja železniške infrastrukture (OIS)

03 Glavni cilj programa digitalizacije dejavnosti OIS je izkoristiti prednosti digitalizacije, avtomatizacije in optimizacije procesov, da bi dosegli cilje uresničevanja zastavljenega poslanstva družbe.



Projekt se izvaja

Projekt zaključen



V letu 2022 je bila uspešno implementirana nova aplikacija za obračun uporabnine, ki je stopila v veljavo z začetkom leta 2023. To pomeni, da so procesi obračuna storitev JŽI učinkovitejši in natančnejši, kar prispeva k boljšemu upravljanju železniške infrastrukture.

04

Avtomatizacija obračuna storitev JŽI

Transportno logistični informacijski sistem

05

S programom »Transportno logistični informacijski sistem« družba SZ – Tovorni promet vzpostavlja celovito informacijsko podporo obstoječim poslovnim procesom. Program bo zagotovil sodoben integriran poslovni informacijski sistem za transportno logistično dejavnost, ki bo podpiral neposredno izvajanje storitev železniškega transporta, multimodalne in intermodalne transportne storitve (uporabo več različnih vrst prevoza, npr. cestni, železniški, morski, letalski) ter spremljajoče logistične storitve.



Projekt se izvaja

Digitalizacija področja upravljanja s človeškim kapitalom

07 Digitalizacija prinaša številne prednosti, kot so večja učinkovitost, boljši nadzor nad poslovanjem in nižji stroški. Na področju upravljanja s človeškim kapitalom smo pripravili investicijske dokumente, ki so bili potrjeni s strani posloводства. Cilj digitalizacije na tem področju je zagotoviti informacijsko podporo sodobni kadrovske funkciji ter omogočiti dostop zaposlenim do vseh potrebnih funkcionalnosti preko enotnega digitalnega kanala.

Projekt se izvaja

Projekt se izvaja

Projekt se izvaja

Projekt se izvaja

06

Cilj projekta 236 je izgradnja in implementacija integriranega poslovnega informacijskega sistema za transportno logistično dejavnost. Projekt vključuje implementacijo sistema za družbo SZ – Tovorni promet, ki bo zgrajen na platformski rešitvi SAP TM ter na Microsoft PowerApps programski platformi, ki bo nadomestila obstoječi sistem ISSZP. Projekt 236 obsega aktivnosti na različnih modulih in sistemih, med drugim upravljanje z naročili strank in s tovornimi listi, postajne operacije, upravljanje z vlakovnimi potmi, načrtovanje in spremljanje vlakov, obračunski sistem in razvoj sistema ponudbe in pogodbe.

Integrirani poslovni informacijski sistem za transportno logistično dejavnost – Projekt 236

08

Na področju dokumentnega arhivskega sistema, ki bo zagotovil certificirano elektronsko hrambo dokumentov v digitalni obliki, ta pa bo skladna z Arhivom Republike Slovenije, so se pripravila notranja pravila za matično družbo in vzorčna notranja pravila za hčerinske družbe. Uskladila se je arhitektura upravljanja z dokumenti in pripravilo ter potrdilo testno okolje in povezave med arhivskim in dokumentnim sistemom.

Dokumentni arhivski sistem

Na področju upravljanja s sredstvi se je cilj digitalizacije osredotočal na izboljšanje procesov vzdrževanja in povečanje pregleda nad sredstvi ter delom. V okviru projektov smo razvili in testirali aplikacije za obvladovanje delovnih nalogov, evidenčno-merilnih listov ter meril in merilnih instrumentov.

Upravljanje s sredstvi

Poslovni informacijski sistem - PIS

09

Na področju Poslovnega informacijskega sistema (PIS) se izvaja digitalizacija ključnih poslovnih procesov. Osredotočili smo se na izboljšanje implementiranih rešitev na SAP platformi, največ za področje kontrol v nabavnih postopkih družb. Izvajali smo systemske in vsebinske nastavitve za družbo SZ – Infrastruktura, ki bo kot zadnje podjetje v celoti integrirano v navedeno okolje. Poleg tega smo izvajali povezave zunanjih rešitev za podporo transportno logistični dejavnosti in dejavnosti vzdrževanja infrastrukture.

Podjetje z 20-letno tradicijo v svetu informacijske tehnologije



Agitavit Solutions je podjetje, specializirano za svetovanje in razvoj programske opreme za poslovne stranke. Njihovo poslanstvo je podpiranje podjetij in posameznikov, da s pomočjo tehnologije delajo bolje, uspešneje uresničujejo svojo vizijo in cilje ter povečujejo svojo konkurenčno prednost. Pri tem jih vodijo usmerjenost k stranki, kakovost, znanje in sodelovanje, ki so podlaga za dolgoročna partnerstva.

Podjetje je bilo ustanovljeno leta 2003, od takrat beleži vsakoletno rast prometa in števila zaposlenih. Danes je v Agitavitu več kot 130 sodelavcev, letos pa praznujejo 20-letnico uspešnega poslovanja.

Sodelujejo z domačimi in tujimi podjetji iz različnih sektorjev, kot so farmacija, proizvodnja, gradbeništvo, javni sektor. Njihov glavni cilj je podjetjem ponuditi najboljše rešitve za enostavnejše in učinkovitejše poslovanje ter povečevanje dodane vrednosti.

Poleg razvoja spletnih in mobilnih aplikacij pa meri ponujajo dva produkta. Rešitev eHRM že več kot 18 let podpira domača in mednarodna podjetja pri doseganju polnega potenciala zaposlenih ter graditvi ekipe za doseganje poslovnih ciljev. Na enem mestu pa združuje kadrovske procese, zaposlene in tehnologijo, uporablja pa jo že več kot 20 tisoč uporabnikov. Omogoča spremljanje posameznikov v organizaciji ter podpira njihovo učinkovito vodenje ter razvoj, podjetjem pa zagotavlja konkurenčno prednost na trgu.

Drugi produkt je Digital Agora, platforma, ki podjetja podpira pri enostavnem doseganju in pravočasnem informiranju vseh sodelavcev. Ti so ne glede na njihovo lokacijo dela ali delovno mesto (npr. vozniki, prodajalci, delavci na terenu) vedno obveščani o dogajanju v podjetju. Hkrati zaposlenim omogoča, da prek svojih komentarjev, glasov, mnenj ter drugih povratnih informacij neposredno sodelujejo pri ustvarjanju kulture organizacije. Obenem lahko kadarkoli in od kjerkoli enostavno dostopajo do vseh podatkov, potrebnih za delo.

Ko ne razvijajo poslovnih rešitev za svoje stranke, se sodelavci v Agitavitu radi tudi družijo. Odpravijo se na športno obarvane izlete, organizirajo skupna druženja, kot so tradicionalni piknik in team-buildingi, večere pa vsake toliko preživijo ob obisku kinodvoran in igranju namiznih iger.



“ Agitavit je nastal iz želje ponuditi na trgu kakovostne storitve za reševanje unikatnih poslovnih izzivov s pomočjo informacijske tehnologije. Obenem smo želeli ustvariti okolje, kjer lahko tudi v poslu živimo osebne vrednote, ki temeljijo na zanesljivosti, učinkoviti organizaciji, kakovosti in sodelovanju.

Anka Brus, lastnica in direktorica

Novost: Digital Agora tudi pri nas

Predstavljamo vam nov in uporabnejši intranet, ki bo nadomestil naš trenutni sistem. Ena najboljših lastnosti je, da ga bomo lahko uporabljali tudi kot aplikacijo na svojih mobilnih napravah, kar nam bo omogočalo dostop do internih informacij kjerkoli in kadarkoli. Zato vam v nadaljevanju prilagamo tudi slikovna navodila za namestitev Digital Agora aplikacije. Sprememba na bolje se začneja septembra – dobrodošli v svetu moj.SZ!

Navodila za namestitev Digital Agore

1.

V trgovini Apple App Store, Google Play Store ali Huawei AppGallery poiščite aplikacijo Digital Agora in jo namestite na svojo napravo. Aplikacijo si lahko namestite tudi tako, da poslikate ustrezno QR kodo.



Apple App Store



Google Play Store



Huawei app Gallery:
AppGallery (huawei.com)

2.

Po uspešni namestitvi aplikacijo odprite in vnesite 6-mestno aktivacijsko kodo: **724972**.



3.

Preusmerjeni boste na naslednji zaslon, na katerem kliknite gumb **"Prijava"**.



4.

Izberite opcijo **"Microsoft Work Account"** ter vpišite svoj službeni elektronski naslov in geslo.



5.

Preden boste lahko začeli uporabljati nov intranet, boste morali prebrati in potrditi pogoje uporabe.

6.

Po potrditvi pogojev uporabe, vam bo sistem ponudil možnost, da omogočite biometrično prijavo (prijava s prstnim odtisom, zaznava obraza). Na ta način boste do portala lahko dostopali brez vsakokratnega vpisovanja gesla. Če želite to možnost uporabiti, sledite navodilom na zaslonu za nastavev biometrične prijave.

Navodila za dostop do plačilnih list

1.

Na portalu poiščite **"hitre povezave"** (ikona na desni strani od ikone zvonček) in kliknite na možnost **"plačilne liste"**.



3.

Po uspešnem vpisu se vam bo prikazalo okno s pregledom vseh vaših plačilnih list.



2.

Če je minilo več kot 5 minut od zadnje prijave, boste morali ponovno vpisati geslo ali uporabiti biometrično prijavo za dostop do plačilnih list.

4.

Izberite zelen dokument, ki ga želite odpreti. Če je treba, vpišite geslo za dostop do plačilne liste. **POZOR:** Geslo za pregled plačilnih list se razlikuje od gesla za dostop do intraneta. Posreduje vam ga vaš delodajalec.

SŽ bodo bogatejše za dvajset dodatnih sodobnih potniških garnitur



Slovenske železnice so podpisale pogodbo za nakup dvajsetih novih sodobnih potniških vlakov, ki bodo potnikom nudili večje udobje in kakovostnejši prevoz. Pogodbo sta 14. junija 2023 podpisala direktorica SŽ – Potniškega prometa mag. Darja Kocjan in direktor prodaje za Srednjo in Vzhodno Evropo v podjetju Stadler Željko Davidović. Ob podpisu so bili prisotni generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, predsednik vlade dr. Robert Golob, ministrica za infrastrukturo mag. Alenka Bratušek, pomočnik

generalnega direktorja SŽ Miha Butara, član posloводства SŽ Tomaž Kraškovic, predsednik upravnega odbora skupine Stadler Peter Spuhler in direktor družbe Stadler Polska Tomasz Preis.

Generalni direktor Slovenskih železnic je povedal, da so novi vlaki sposobni voziti s hitrostjo do 140 kilometrov na uro, zato je naslednji izziv prilagoditi proge, da bodo omogočale takšne hitrosti. Dejal je še: »S podpisom te pogodbe začinjamo tretji cikel vlaganj v vozni park potniškega prometa Slovenskih železnic. Z modernim voznim parkom bomo vsem našim potnikom zagotovili

večjo kakovost ter prijaznejši javni prevoz. Obenem pa s tovrstnimi investicijami znatno prispevamo k okoljski trajnostni dejavnosti transportnega sektorja.«

Ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek je poudarila, da železniška infrastruktura združuje zeleno, trajnostno in varno, kar je ena izmed njenih prioritet in dodala, da je naložb v železnice vsako leto več: »Razumeti pa je treba, da lahko številna dela na infrastrukturi povzročajo tudi zamude v prometu.«

Predsednik vlade dr. Robert Golob je na dogodku poudaril, da je bil dan pomemben tako zaradi podpisa pogodbe o nakupu novih vozil kot tudi simboličnega odprtja prenovljene železniške postaje v Grosupljem. »Na ta način smo želeli pokazati, da investiramo na obeh koncih – investiramo v infrastrukturo in znatno povečujemo sredstva. Če smo lani investirali 300 milijonov, bomo letos investirali 470 milijonov evrov.« Opomnil je tudi, da je poleg potniškega izredno pomemben tudi tovorni promet: »Vsi vemo, da je situacija na cestah danes žal katastrofalna, in vsi vemo, da je tovorni promet treba čim prej umakniti s cest. Edina alternativa za to je železnica, zato se nadejam bodočih korakov na tem področju.« Predsednik vlade je še povedal, da je trajnostni razvoj tisto, kar daje železnici novo prihodnost.

Prve nove potniške garniture bodo dobavljene leta 2025, zadnje bodo v Slovenijo prispale leta 2026. Nove potniške garniture proizvajalca Stadler imajo dizelski pogon z možnostjo naknadne elektrifikacije ter izpolnjujejo evropske standarde omejitve vrednosti emisij trdih delcev (PM), ogljikovodikov (HC) ter dušikovih oksidov (Nox). Potniške garniture bodo prostorne, svetle, pregledne



in moderne ter sodobno zasnovane z informacijskim sistemom za obveščanje potnikov, klimatsko napravo, prostorom za shranjevanje koles, brezžičnim internetom in toaletnimi prostori s previjalno mizo, ki bodo prilagojeni tudi uporabnikom invalidom. Opremljene bodo tudi z vlakovnim varnostnim sistemom ETCS in bodo omogočale vožnjo do 140 km/h. Potnikom bodo nudile 171 sedežev, 143 stojšč ter dva prostora, predvidena za invalidske vozičke.

Nove potniške garniture sledijo smernicam trajnostnega razvoja. Z njihovo nabavo se bo povečala okoljska in energetska varčnost prometnega sektorja. Železniški promet v primerjavi z drugimi oblikami prometa ustvarja najmanj toplogrednih plinov in je statistično gledano tudi varnejši kot cestni promet. Nakup dodatnih potniških garnitur bo prinesel številne prednosti in bo pozitivno vplival na zmanjševanje izpustov toplogrednih plinov ter nudil varen, okolju prijazen in udoben prevoz potnikov.



Slovenske železnice širimo ponudbo in dostopnost trajnostne mobilnosti

Ob železniški postaji v Ljubljani je zrasel nov polnilni park za električna vozila, ki bo omogočal hitra in počasna polnjenja za 14 vozil hkrati. Polnilni park sta 15. junija 2023 slovesno odprla direktorica Potniškega prometa Slovenskih železnic Darja Kocjan in Jože Bajuk, član uprave Petrola.

Priročno polnilno središče je nastalo v sodelovanju Slovenskih železnic s Petrolom ter bo uporabnikom ponujalo dve hitri polnilnici z enosmernim tokom (moč polnjenja do 50 kW) in pet počasnih polnilnic z izmeničnim tokom (moč 22 kW), kar pomeni, da se bo lahko sočasno polnilo 14 vozil. Z odprtjem polnilnega parka se je obenem tudi uspešno zaključil projekt Urban-e, ki ga sofinancira Instrument za povezovanje Evrope pod okriljem Evropske unije. Območje je tudi pripravljeno za širitev in ureditev dodatnih šestih električnih polnilnic, ki bodo omogočale hkratno polnjenje za 12 vozil.



Na Slovenskih železnica v duhu trajnostne mobilnosti še naprej izvajamo napredne prakse kombiniranega potniškega prometa in želimo potnikom omogočiti preprostejše ter dostopnejše potovanje po železnicah. S projektom Gremo zeleno (GoGreen) in ponudbo izposoje električnih vozil pa še dodatno prispevamo k zmanjševanju izpustov in znižanju negativnih emisij iz prometa na okolje.

Direktorica družbe SŽ – Potniški promet Darja Kocjan je na odprtju novih polnilnic za električna vozila povedala, da je železniški promet še vedno daleč najbolj okoljsko naravn in da glede na ostali transport ustvarja najmanj toplogrednih plinov ter dodala: »SŽ – Potniški promet želi skupaj z različnimi partnerji povečati dostop do javnega prevoza in se s tem čim bolj približati željam potnikov. Z odprtjem polnilnega parka nadgrajujemo prevozno storitev za večjo trajnostno mobilnost.« Ob tem je še dejala, da želimo v skupini SŽ z dodatnim načinom

trajnostnega prevoza potnikom omogočiti, da pridejo s svojimi električnimi vozili in z mestnimi električnimi vozili na železniško postajo, parkirajo in potujejo po Sloveniji in v tujino z vlakom. Direktorica je tudi prepričana, da Slovenske železnice na takšen način še dodatno prispevajo k zmanjševanju izpustov.

Jože Bajuk je ob odprtju dejal, da nove električne polnilne postaje sledijo željam in potrebam lastnikov električnih vozil. »S širjenjem polnilne infrastrukture bistveno izboljšujemo uporabniško izkušnjo in se dodatno pozicioniramo kot najbolj celovit ponudnik trajnostne mobilnosti v regiji,« je še povedal Bajuk in dodal, da Petrol razvija polnilna mesta tudi ob pomembnejših cestah in na avtocestnem križu. S tem želijo izpolniti tranzitne potrebe potnikov, ki potujejo na daljše razdalje. V prihodnje se bodo poleg širjenja omrežja električnih polnilnic osredotočili tudi na kakovost storitve polnjenja.



Katastrofalne poplave prizadele tudi železniško infrastrukturo

V začetku avgusta so velik del Slovenije zajele silovite ujme, ki so povzročile naraščanje rek in katastrofalne poplave. Le nemočno smo lahko spremljali žalostne in tragične prizore. V izrednih razmerah je bilo uničenih mnogo domov, poškodovani sta cestna in železniška infrastruktura, mnoga območja so ostala brez pitne vode in elektrike. Nekateri so tudi ostali odrezani od sveta, saj zaradi uničene infrastrukture dostop do njihovih domov ni bil mogoč. Žal so poplave terjale tudi smrtne žrtve. Povzročena škoda je nepopisna.

Močno neurje in posledično poplave so močno poškodovali tudi železniško infrastrukturo, zaradi česar je bilo treba zapreti nekatere železniške proge. Proge ali odseki prog so se odpirali in zapirali glede na situacijo na terenu. Pozorno smo spremljali dogajanje (podrta drevesa, plazovi, poplavljanje tirov, ogroženi mostovi ...) in se nato primerno odzvali. Zaprta je bila Koroška proga med Rušami in Prevaljami, zaradi poplavljenega Bohinjskega predora in večjih delov proge je bila zaprta Bohinjska proga med Anhovem in Jesenicami. Zaradi močnih neurij so bile velike težave tudi na relaciji Celje–Zidani Most, Litija–Zidani Most, Celje–Šoštanj, Ljubljana Vižmarje–Jesenice itd. Sanacija poškodovanega železniškega omrežja je kljub zahtevnim razmeram stekla nemudoma. Tam, kjer so bile proge zaprte, so bili, če je to dopuščala cestna infrastruktura, organizirani nadomestni avtobusni prevozi. Vsem zaposlenim, ki so delali v tistih težkih dneh in se trudili, da je železniški promet kljub vsemu potekal, velika zahvala. S svojim delom ste prispevali k temu, da so se lahko ljudje v izrednih razmerah vračali na svoje domove, odhajali na pomoč drugim in prispeli na zelene cilje.



Poplavljeni območja na relaciji Litija–Zidani Most





Sanacija proge na relaciji Litija–Zidani Most



[Nagradna igra]

Sodelujte v nagradni igri Slovenskih železnic in se potegujte za lepe nagrade.

Nagradno vprašanje je:



Kako se bo imenoval intranet?

a) moj.SZ b) tvojSZ c) našSZ

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 22. septembra 2023**, pravilno odgovorili na nagradno vprašanje. Pravilne odgovore pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **ponedeljek, 25. septembra 2023**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili s športnim pasom z žepki.

Ime in priimek _____, naslov _____

pošta in poštna številka _____

telefonska številka _____, e-naslov _____

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

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

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

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu v primeru, da ste izžrebani in upravičeni do nagrade, kontaktiramo. Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri.

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

Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, zaradi katerega so bili zbrani – nagradna igra. Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.

Zaradi zemeljskega plazu se je iztiril potniški vlak



Ž

elezniški promet je promet, ki je verjetno najbolj neodvisen od naravnih pojavov in slabega vremena, toda tokrat je narava pokazala svoje zobe. Na območju Zasavja je 3. julija 2023 besnela gromozanska nevihta, ki je imela negativen vpliv na izvajanje železniškega prometa. Močno neurje je sprožilo hudournik, zaradi česar je na železniško progo tik pred postajo Sava zgrmelo več kot 200 m³ zemljine. Zemeljski plaz je povzročil izreden dogodek – iztiril se je potniški vlak Stadler. Na vlaku, ki je zaradi neurja preventivno vozil z zmanjšano hitrostjo, je bilo okoli 20 potnikov, od katerih ni bil nihče poškodovan. Na progi ni bilo večje škode, poškodovan je bil oporni zid, ki ločuje cesto od železnice. Največja materialna škoda je nastala na novem motorniku Stadler.

Sanacija pobočja in proge je stekla nemudoma. Zaposleni na Slovenskih železnicah so delali noč in dan, da bi zemljino čim prej odstranili in da bi bil železniški promet čim hitreje znova vzpostavljen. Že naslednji dan okrog poldneva je bil odprt en tir, promet je normalno stekel dan kasneje. V času izrednega dogodka in sanacije so bili organizirani nadomestni avtobusni prevozi.



Začetek poslovne akademije SŽ

Prva skupina zaposlenih začela izobraževanje na Poslovni akademiji skupine SŽ 2023

Na Slovenskih železnica smo konec leta 2022 objavili interni razpis Poslovna akademija SŽ 2023, s katerim smo v podjetjih skupine SŽ identificirali prvo skupino talentov, zaposlenih z velikim potencialom za razvoj v skupini SŽ. Prepoznali smo jih 49 ter jih nato testirali ter ocenili. Tako smo oblikovali prvo generacijo kandidatov, ki jim v okviru Poslovne akademije omogočamo izobraževanje in pospešeni karierni razvoj. Gre za talentirane in zavzete zaposlene, ki naj bi v prihodnje prevzemali najzahtevnejše naloge.

Program akademije v sodelovanju SŽ in CEPOEF

Na Poslovni akademiji SŽ za talente se je konec maja začelo usposabljanje prvih 25 zaposlenih. Njihovega prvega srečanja v Centru poslovne odličnosti Ekonomske fakultete v Ljubljani – CEPOEF se je poleg članice posloводства SŽ Nine Avbelj Lekić udeležilo tudi pet direktorjev podjetij v skupini Slovenske železnice, mag. Darja Kocjan, mag. Melita Rozman Dacar, Matjaž Kranjc, dr. Peter Verlič in mag. Vojka Martinčič. Predstavili so delovanje in vlogo podjetij, ki jih vodijo, ter spregovorili o izzivih, s katerimi se bodo železniška podjetja soočala v prihodnjih letih. Njihova navzočnost na akademiji in sodelovanje pri programu poudarjata pomembnost projekta ter kažeta na podporo vodstva železniških podjetij profesionalnemu razvijanju zaposlenih.

Poslovna akademija 2023

Poslovna akademija skupine Slovenske železnice 2023 je intenziven program usposabljanja, med katerim bodo udeleženci spoznali temeljne ekonomske in poslovne vsebine, ki jim bodo pomagale pri delu na Slovenskih železnica ter v kariernem razvoju. Program izobraževanja je sestavljen iz enajstih modulov, ki jih bodo udeleženci v Centru poslovne odličnosti Ekonomske fakultete obiskovali enkrat na mesec leto dni. Program usposabljanja je sestavljen iz širokega nabora tem, od projektnega vodenja, komunikacije, financ do računovodstva in trajnostnega poslovanja. Predavali jim bodo strokovnjaki iz Slovenije in tujine.



Talenti iz vse Slovenije iz vseh podjetij skupine SŽ

Med 25 zaposlenimi, ki so jih podjetja v skupini SŽ prepoznala kot talente z velikim potencialom za profesionalni razvoj, so zaposleni iz vseh podjetij skupine SŽ iz vse Slovenije. Na razpis so se lahko prijaviли vsi zaposleni, ki delajo na SŽ več kot eno leto, imajo šesto ali višjo stopnjo izobrazbe in govorijo tudi angleško. Pri izbiranju so sodelovali njihovi neposredni vodje, posloводства podjetij v skupini SŽ ter posloводство SŽ, d. o. o.

Skupaj v zeleno prihodnost

Slovenske železnice se pod sloganom Skupaj v zeleno prihodnost zavezujejo k sistematičnemu vlaganju v zaposlene in nenehnemu izboljševanju delovnih razmer. SŽ poslujejo s prepričanjem, da sta negovanje in razvoj najobetavnejših talentov ključna za ustvarjanje sodobne poslovne kulture, spodbujanje inovacij ter doseganje ciljev trajnostnega poslovanja.



Nova hala na delovišču Koper

SŽ - VIT, Center Divača, ki skrbi za sprotno vzdrževanje železniških vozil na primorski progi, ima delovišče, ki se nahaja na Železniški postaji Koper tovorna. Zaradi svoje strateške lege, ki je neposredno povezana z Luko Koper, je posebnega pomena za celotno infrastrukturo ter domače in tuje prevoznike. Omogoča hitro odpravo napak na železniških vozilih brez transporta v delavnico v Divači na že tako obremenjeni progi Koper-Divača. S tem je zagotovljena tudi večja prepustnost kopske proge za ostali tovorni promet.



Osnovna dejavnost delovišča Koper je vzdrževanje železniških vozil s poudarkom na tekočem vzdrževanju, to je odpravi napak na tovornih vagonih različnih prevoznikov. Delovišče ima dva tira, na katerih delavci opravljajo svoje delo, in pred postavitvijo hale je to potekalo na prostem, kar je zaradi vremenskih pogojev zmanjševalo učinkovitost samega vzdrževanja in hkrati pomenilo veliko obremenitev zaposlenih zaradi težkih delovnih pogojev.

Po končani rekonstrukciji Tovorne postaje Koper in z ureditvijo zemljiškoknjižnega stanja na javno železniško infrastrukturo smo leta 2019 z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo podpisali pogodbo o ustanovitvi stavbne pravice, ki je bila podlaga za pridobitev gradbenega dovoljenja. Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja in za izvedbo del je izdelal Inštitut za metalne konstrukcije iz Ljubljane. Obsega načrt gradbenih konstrukcij z izvedbo jeklene konstrukcije, arhitekturni načrt tako gradbenih konstrukcij s statičnimi izračuni kot tudi električnih in strojnih inštalacij in opreme ter vse potrebne elaborate.



Po izvedenih revizijah različnih soglasodajalcev smo marca 2021 pridobili gradbeno dovoljenje s strani takratnega Ministrstva za okolje in prostor. Opravljen je bil javni razpis za gradnjo objekta, kjer je bila izbrana družba CPK, d. d., družba za vzdrževanje cest, gradbeništvo in druge poslovne storitve iz Kopra, ki je s svojimi podizvajalci z deli začela jeseni 2021. Gradnja je bila uspešno zaključena sredi leta 2022, marca letos pa smo po izdanem uporabnem dovoljenju s strani Ministrstva za naravne vire in prostor halo prevzeli v uporabo.

Hala je opremljena z vsemi potrebnimi priključki, ki so nujni za učinkovito odpravo poškodb na vagonih, in ima dva tira. Eden je elektrificiran in omogoča vstop v delavnico tudi električnim lokomotivam, na istem tiru je tudi servisni kanal. Hala je dolga 57,06 metra in široka 17,50 metra, višina kapi je 7,14 metra, višina slemena pa 8,14 metra. Opremljena je s štirimi avtomatskimi sekcijskimi vrati. Pridobitev je tudi novo dvigalo z osmimi hidravličnimi stebri, ki poleg varnejšega dela omogočajo tudi enkratni dvig dvočlenskih vagonov.

Z izvedbo tega projekta bomo dosegli naslednje cilje:

- zagotavljanje ustreznih delovnih pogojev,
- zagotavljanje zanesljivih, kakovostnih in stroškovno učinkovitih storitev vzdrževanja železniških vozil,
- dvig produktivnosti in s tem hitrejši servis vozil za prevoznike,
- možnost povečanja obsega dela in povečanje prihodkov iz opravljenih storitev, razbremenitev transportne poti na relaciji Koper-Sežana-Divača,
- zagotavljanje večje varnosti v železniškem prometu.

Za nekoga smeti, za druge zaklad

Ptujčan že 12 let skrbi, da je svet lepši in čistejši.



Srce vsakega uspešnega humanitarnega projekta je posameznik, ki s svojim trdom in predanostjo spreminja življenja drugih na bolje. V Sloveniji je eden takih Ignac Habjanič.

Ignac Habjanič, upokojeni strojni delovodja, ki živi na Ptuju, se je pred 12 leti odločil, da bo začel zbirati plastične zamaške, ki jih lahko z reciklažo ponovno uporabimo. Navdih za začetek zbiranja je dobil pri nečakovi hčeri Anji, ki je zamaške vsak dan nosila v vrtec.

Sprva je Habjanič zbiranje zamaškov organiziral sam. Na zabojnike za odpadno embalažo je namestil plastične posode za zamaške in tako so lahko ljudje, preden so odvrgli plastenko, odvili zamašek in ga pustili v posodi. Potem je za sodelovanje prosil gostinske lokale na Ptuju in bližnji okolici, lokalom so sledili šole in vrtci v celotnem Spodnjem Podravju, od Kidričevega do Središča ob Dravi.

Gore zamaškov je Habjanič sprva hranil v prijateljevem gospodarskem poslopiju, ki pa je kaj kmalu postalo premajhno in tako so mu na pomoč priskočile Slovenske železnice, ki so mu omogočile skladiščenje zamaškov na Ptujski tovorni postaji.



In zakaj Ignac Habjanič sploh zbira zamaške? Njegov projekt je tako humanitarne kot tudi zelene narave. Kot pravijo, za nekoga smeti, za drugega zaklad. Z zbiranjem in prodajo zamaškov za reciklažo lahko namreč pomagamo pomoči potrebnim, obenem pa zmanjšujemo količino odpadkov in s tem zmanjšujemo onesnaževanje. Mimogrede, ste vedeli, da običajna plastenka razpada na mikrodrelce celih 450 let?

Habjaničeva ideja pa je še naprej rasla. Lahko bi rekli kar zamašek na zamašek. Kako pritegniti čim več ljudi k zbiranju in ozaveščanju? Seveda s kom, ki ga ljudje poznajo in mu zaupajo, in tako se mu je med prvimi pridružil nekdanji boksarski šampion Dejan Zavec, ki so mu sledila številna znana imena iz sveta športa, politike in glasbe.

Zdaj projekt podpirajo:

- Nataša Pirc Musar, predsednica RS in takratna predsednica RK Slovenije,
- Milan Brglez, evropski poslanec,
- Ilka Štuhec, svetovna prvakinja v smuku,
- Tim Gajser, svetovni prvak v motokrosu,
- Kristjan Čeh, svetovni prvak v metu diska,
- Filip Flisar, svetovni prvak v smučanju prostega sloga,
- Marcos Magno Morales Tavares, nekdanji kapetan NK Maribora,
- Mirko Vindiš, maratonski tekač in olimpijec,
- Mina Markovič, svetovna prvakinja v športnem plezanju,
- Zmago Sagadin, košarkarski trener,
- Vlado Kreslin, glasbenik,
- Adi Smolar, glasbenik,
- Slavko Kovačič - Spidi, glasbenik,
- Nuška Gajšek, županja Mestne občine Ptuj,
- Marko Drobnič, direktor uprave Talum iz Kidričevega,
- Jure Himelrajh, podpolkovnik SV.



Pri odvozu zamaškov je Ignacu Habjaniču že na začetku na pomoč priskočila Slovenska vojska, vedno pa se jim pridružijo tudi otroci iz ptujskih vrtcev in osnovnih šol, ki se tudi na tak način učijo pomena solidarnosti in skrbi za druge.

Habjanič je s svojim humanitarnim delom pomagal že mnogim. Na začetku je sodeloval s športno humanitarno organizacijo Never Give up iz Ljubljane, nato pa se je odločil, da bo denar raje namenil posameznikom. Tako zdaj z enim odvozom, kar je približno 1000 evrov, pomaga eni družini, do danes pa je skupaj zbral že 25.000 evrov.

In kje zbrani zamaški končajo? Odkupi jih grosupeljsko podjetje Omaplast, ki iz njih s postopkom reciklaže naredi granulato za izdelavo novih plastičnih izdelkov.



Ilka Štuhec nakladala plastične zamaške za malega Žigo

Na ptujski tovorni železniški postaji se je v petek, 7. aprila 2023, odvijal prav poseben humanitarni dogodek, namenjen malemu borcu, triletnemu Žigi Marajhu iz Drbetincev v občini Sveti Andraž v Slovenskih goricah, ki se je rodil s cerebralno paralizo, zato ne more normalno hoditi. Njegova družina se že vsa leta trudi, da bi lahko Žigi zagotovila dovolj potrebnih terapij za njegov napredek, a ker so terapije drage, si pomagajo tudi z zbiranjem plastičnih zamaškov.

Ptujčan Ignac Habjanič že 12 let zbira zamaške za različne humanitarne namene, nato pa jih v sodelovanju s Slovensko vojsko odpelje v reciklažo v grosupeljsko podjetje. Cilj tokratne polletne zbiralne akcije je bila pomoč malemu Žigi.

V slogi je moč, zato je pri odvozu zamaškov tokrat aktivno sodelovala naša šampionka, dvakratna svetovna prvakinja v smuku Ilka Štuhec, ki je Žigi podarila podpisano startno številko s tekme *Courchevel/Meribel* v Franciji. Na dogodku pa so bili poleg Žige ter njegove mame in očeta prisotni še številni ljudje dobre volje, brez katerih zbiralna akcija ne bi bila tako uspešna, kot je bila. Tako so rokave zavihali tudi podpolkovnik Gorazd Sagadin, poveljnik 74. Pehotnega polka vojaške enote iz Maribora, ki že vse od začetka odvažajo zamaške s Ptuja, štabni vodnik Sašo Dežman in skupina vojakov, županja občine Sveti Andraž v Slovenskih goricah Darja Vudler Berlak, učenci OŠ Mladika Ptuj in številni posamezniki, ki v svojem delovnem ali bivalnem okolju neutrudno zbirajo zamaške za dober namen. S skupnimi močmi so naložili 3120 kilogramov zamaškov, ki so romali v reciklažo (do zdaj je skupno zbranih že 74.506 kilogramov).



“Zdaj, ko se je ta športni cirkus za minulo sezono končal, imamo tudi zimski športniki nekoliko več časa na razpolago, da se lahko malo bolj posvetimo vsakdanjim stvarem. Dogodek, pri katerem sem z veseljem sodelovala, je eden takih, kajti iz svojih izkušenj sama najbolje vem, kako je, ko je nekdo gibalno oviran. Na leto se udeležim kar nekaj humanitarnih akcij in želim ter upam, da bi jih bilo čim manj, saj bi to pomenilo, da ni veliko oseb, ki potrebujejo pomoč.

Ilka Štuhec

150. obletnica proge Pivka–Reka

Proga Pivka–Reka letos praznuje častitljivo 150. obletnico. Slavnostna otvoritev je bila 25. junija 1873. Nastala je kot neke vrste odgovor zasebne Južne železnice na madžarski projekt povezave Budimpešte preko Zagreba do Reke, ki je bila glavno ogrsko pristanišče. Južna železnica, ki je že obvladovala tržaško pristanišče, Trst je za glavno luko stare Avstrije izbral še cesar Karel VI., oče Marije Terezije, si je želela zagotoviti tudi dostop do morebitne konkurence Reke. Že leta 1862 so zgradili progo Zidani Most–Zagreb–Sisek, leta 1865 pa progo Zagreb–Karlovec v smeri proti Reki. A je leta 1867 prišlo do dualizma, Madžari so se skoraj popolnoma osamosvojili in že naslednjega leta, 1868, ustanovili Madžarske državne železnice MAV. Pohiteli so z gradnjo proti morju in leta 1871 iz Budimpešte dosegli Zagreb, potem pa so od Karlovca sami nadaljevali proti Reki. Južna železnica jim je bila prisiljena progo Zagreb–Karlovec prodati. Če že ne more biti sama na Reki, bo pa vsaj zraven! Pohitela je in progo Pivka–Reka dokončala pred Madžari, ki so svojo progo proti Zagrebu odprli šele oktobra istega leta. Reka sodi torej med izredno redka pristanišča, ki so v istem letu dobila dve različni železniški povezavi z zaledjem.



Proga Pivka–Reka je z leti, vzporedno z razvojem cestnega prometa, izgubljala pomen, tako da je danes med našimi progami manj pomembna. Pa vendar si zasluži, da se je ob njenem jubileju spomnimo. Nekoč, v petdesetih letih prejšnjega stoletja, je bila na moč pomembna, ko smo se z vlaki vozili na morje in na Reki poiskali ladjo za plovbo proti Dalmaciji. Bila je med prvimi elektrificiranimi progami pri nas (Italijani so leta 1936 elektrificirali progi Trst–Postojna in Pivka–Reka), kar smo otroci hvaležno izkoriščali, saj smo od Postojne naprej lahko moleli glavo skozi okno, ne da bi nam v oko priletela kakšna iskra.

Nad vse prizadevno Društvo ljubiteljev železnic v Ilirski Bistrici se je več let pripravljalo na počastitev tega jubileja. Uvideli so, da bo bolj smiselno praznovati oktobra, ko bodo praznovali tudi na Hrvaškem. Sprožili pa so aktivnosti, da se na sam jubilej na steni poslopja železniške postaje v Ilirski Bistrici odkrije spominska tabla, posvečena akademskemu slikarju Stanetu Kumarju, ki je tam kmalu po vojni dve leti bival, ko je učiteljeval na bližnji nižji gimnaziji v Trnovem. Stane Kumar je okoli 90 odstotkov svojega opusa posvetil upodabljanju železnice, bil je tudi nestor Železniškega muzeja Slovenskih železnic. Slovenske železnice so spoznale zaslužnost tega moža in so prispevale finančna sredstva za tablo.

Društvo ljubiteljev železnic je skupaj z Občino Ilirska Bistrica 20. junija letos pripravilo slavnostno prireditev v tamkajšnjem Domu na Vidmu, kjer so v nadvse bogatem

kulturnem programu sodelovali učenci osnovnih šol in vrtcev, dijaki gimnazije in učenci glasbene šole, pevska skupina Vasovalci in recitator Franc Gombač. Navzoče je pozdravil ilirskobistriški župan dr. Gregor Kovačič, potem pa jih je nagovoril predstavnik Slovenskih železnic, prof. Mladen Bogič, upokojeni ravnatelj Železniškega muzeja SŽ. Opoldne se je dogajanje preselilo pred postajno poslopje, kjer so spominsko ploščo Stanetu Kumarju slovesno odkrili.





[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 22. septembra 2023**, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **ponedeljek, 25. septembra 2023**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s termo stekleničko za vodo SŽ.



			BELA SNOV IZ ŽGANEGA APNENCA	ODRASLA GOVEJA SAMICA	ORGAN VOHA	AVTOR: MATJAŽ HLADNIK OČE	ZAJE- DAVSKA ŽUŽELKA, KI SESA RASTLINSKE SOKOVE	URŠA VLAŠIČ	NAŠA NAJSTA- REJŠA ŽELEZNIŠKA PROGA	JAPONSKI DRŽAVNIK HIROBUMI	SEZNAM BLAGA IN STORITEV S CENAMI	ŽELEZNIŠKA POSTAJA V ŠVICI OB JEZERU OBERSEE
MOZOL- JAVOST							IGRALKA KRAVANJA (ITA RINA)					
NASPROTNI VETER												
PLANTAŽA								PRIMOR- SKI DED				
VARJENI SPOJ								TEKOČINA V ŽILAH				
POMOČ: AROSA HABIT MERIJA SKLENICA	KDOR VIDI VSE V ŽIVLJENJU BOLJŠE, KOT JE	ŽIČNA KRTAČA	DENARNA ENOTA V ZDA	MESTO V UKRAJINI GORSKE REŠEVAL- NE SANI		SLIKA IZ KAMNITIH KOŠČKOV	URADNI SPIS VRSTA VRBE, IVA			IVAN SIVEC BIBLJUSKI LADJAR		
TV EMISIJA							STAR CITROËN IGRALKA GARDNER	SLAP PRI IZVIRU SAVINJE VABA NA TRNKU				
POOBLA- STILO ZA OPRAV- LJANJE POSLOV							SREDSTVO SPORAZU- MEVANJA RIBIČ Z OSTMI				KOLIČINA, MNOŽINA DENARJA	TURŠKA ŽELEZNIŠKA POSTAJA IZ LETA 1892
AFGANI- STANSKI ISLAMIST, TALIBAN						VOZNIK, PREVOZNIK URADNO VRHNJE OBLAČILO			SRD, BES NAJVIŠJI VZOR			
IGRALKA RINA				TJA PELJE PROGA QINGHAI- TIBET Ž. IME			ŠALA, DOVTIP JUDOISTKA SRAKA			NICK NOLTE ČEDEN, SNAŽEN		
NEKDANJA MANJŠA UPRAVNA ENOTA, ŽUPANIJA						TRAČNICA ILUS- TRATOR MAVEC		POB, FANT				
ISAAC NEWTON			NABAVA LENNY KRAVITZ					LETALSKI VIJAK, PROPELER MIKE TYSON				
LEDENA SVEČA							BRZO- STRELKA					
IZVAJALEC TAKSACIJE, CENILEC							ATLETINJA					

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 preklika privolitve, dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejite obdelave in prenosljivosti osebnih podatkov lahko uveljavljate z vložitvijo zahteve, poslane 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.

Za Urbana stopili skupaj tudi na Slovenskih železnicah

Za štiriletnega Urbana Miroševiča smo stopili skupaj tudi na Slovenskih železnicah, saj je bila vsakemu, ki se je odpravil na dobrodelni koncert z vlakom, omogočena brezplačna vožnja. Slovenske železnice smo se akciji "Stopimo skUPAJ za Urbana" pridružile že prej, in sicer novembra lani, ko smo na dobrodelni hokejski tekmi podarili donacijo v višini 10 tisoč evrov.

Dve leti trajajoča dobrodelna akcija se je na simboličen način zaključila v ljubljanski Hali Tivoli, kjer je 27. junija 2023 potekal koncert. Zbranih je bilo še dodatnih 168 tisoč evrov, s čimer je bil dosežen tudi cilj akcije. Sredstva bodo namenili za razvoj programa genske terapije za sindrom CTNNB1 in tako malemu Urbanu pomagali do zdravlila in kakovostnejšega življenja. Štiriletni deček Urban se je namreč rodil z neozdravljivo gensko boleznijo, hudo nevrozvojnno motnjo, zaradi katere ne more hoditi in govoriti. Toda razvoj zdravlila in zdravljenje ne bosta pomagala zgolj Urbanu, ampak bosta vplivala tudi na ostale otroke po svetu, ki so bili prav tako diagnosticirani s sindromom CTNNB1. Na dobrodelnem koncertu, ki so ga prenašali tudi v živo, so nastopili številni znani izvajalci: Joker Out, Vlado Kreslin, Danijela Martinović, Ditka, AKA Neomi – duet, Zvita Feltna, Challe Salle, Nipke, Kristijan Crnica, Flirtt, Vid Valič, Lado Bizovičar, Luka Basi in Miran Rudan inDESIGN.



Mednarodno srečanje planincev železničarjev – Platak 2023

Planinska društva bivših republik Jugoslavije vsako leto organizirajo mednarodno srečanje planincev železničarjev. Letos je srečanje potekalo 17. in 18. junija na Platku v Narodnem parku Risnjak, ki je v hrvaškem Gorskem kotarju. Iz Slovenije so se srečanja udeležila Planinska društva Železničar Celje, Ljubljana in Maribor, iz Hrvaške Hrvatsko planinarsko društvo Željezničar iz Zagreba ter Planinarsko društvo Željezničar iz Gospića, iz Srbije planinsko društvo PSD Čira iz Lajkovca in iz Madžarske planinsko društvo Lokomotive. Prvi dan po prihodu udeležencev je sledil nagovor predstavnika organizatorja

mednarodnega srečanja, nato pa pohod. Prva skupina se je odpravila na Guslico, druga skupina na Radoševo in Snježnik, tretja skupina pa okoli planinskega doma na Platku. Po pohodu je sledilo druženje, večerja ter ples vse do zgodnjih jutranjih ur. Naslednji dan po zajtrku smo izvedli tekmovanje v vlečenju vrvi, pikadu, skoku v daljino, razbijanju lonca ter metanju kamenja z ramena. Slovenija je dosegla dve prvi mesti, v skupnem seštevku pa smo zasedli drugo mesto, zmagala je Hrvaška. Dogovorili smo se, da bo naslednje srečanje v Sloveniji in da ga bo organiziralo Planinsko društvo Železničar Ljubljana. Mednarodno srečanje je potekalo v prijetnem vzdušju, predvsem pa je pomembno druženje in ohranjanje tradicije, ki je med planinci ne manjka.



V spomin

Miloš Rovšnik

Sodelavec, mentor, vodja, mednarodno poznan strokovnjak za železniški promet in na prvem mestu vedno človek, prijatelj



uspešnih zgodb. Spomnimo se, da je kdaj prikupno kaj pozabil, založil ali izgubil očala, ker je bila njegova pozornost vedno posvečena odnosom, vsebini pogovora in delu.

S svojim delom in prizadevnostjo je pomembno prispeval k razvoju potniškega prometa Slovenskih železnic in k skupnim ciljem 10. prednostnega evropskega tovornega koridorja. Bil je eden največjih strokovnjakov za potniški promet, posebej za mednarodni potniški promet Slovenskih železnic, kjer so ga poznali in spoštovali tudi številni železniški strokovnjaki po Evropi. Svoje znanje in izkušnje je znal deliti tako med sodelavce kot tudi širše, na domačih in mednarodnih konferencah, kjer je veljal za pomembnega strokovnega sogovornika. Tovorni koridor, ki preko Balkana povezuje Evropo in Bližnji vzhod, je začel delovati prav pod njegovim vodstvom in danes postaja vse bolj prepoznaven gospodarski igralec Evrope, Balkana in sosednjih držav. Tako v potniškem prometu kot tudi na 10. prednostnem evropskem tovornem koridorju je pustil neizbrisen pečat in bo ne samo v domači, temveč tudi v mednarodni strokovni javnosti pogrešan sogovornik.

Vsredo, 28. junija 2023, smo se na pokopališču v Celju poslovili od našega dolgoletnega in srčnega sodelavca Miloša Rovšnika. Bil je zavzet prijatelj železnic, potovanj in športa. Na teh področjih je s svojim znanjem, aktivnim delovanjem in občutkom za soljudi prevzemal pomembne vloge vodenja in povezovanja. Svojo pot na železnici je začel v letu 1984. Bil je eden ključnih ljudi pri vodenju potniškega prometa Slovenskih železnic, pri povezovanju Slovenije z evropskimi mesti, vzpostavljanju novih povezav ter zadnja leta tudi pri ustanovitvi in delovanju Koridorja 10 z imenom Železniški tovorni koridor Alpe-Zahodni Balkan. Miloš je bil cenjen vodja, mentor, sodelavec in na prvem mestu vedno človek. Bil je naš prijatelj. Med sodelavci in partnerji je gojil duh sodelovanja ter enotnosti, ki je pri delu in v življenju še kako pomemben.

Miloš Rovšnik. Gospod, ki je bil med sodelavci cenjen ne le zaradi širokega strokovnega poznavanja železnic in odprtosti za ideje, temveč tudi zato, ker je znal slišati in poklepetati z nami, kako smo, deliti z nami zgodbe življenja in poudarjati pomembne vrednote v življenju. Deloval je umirjeno, premišljeno. Redko je bilo videti, da hiti, a le zaradi umirjenega odnosa. Veliko je delal, povezal veliko

Poleg železnic in potovanj je bil srčno predan tudi športu in predvsem svoji družini, ženi Leni in hčerkama Maši in Neji. V njegovih zgodbah sta se vedno čutili njegova izjemna predanost in ljubezen do družine. Pravzaprav je bil predan do vsega, kar je počel. Čutili je bilo njegovo željo, da bi vsakemu želel posvetiti še več časa. Bil je prijateljski in zanesljiv. V zadnjih letih je poleg dela na železnici opravljal tudi funkcijo predsednika Nogometnega kluba Celje, kjer je prav tako pustil pomemben pečat. V času njegovega predsedovanja je klub osvojil svoj prvi naslov državnega prvaka.

Miloša se bomo spominjali kot izjemnega človeka, strokovnjaka, ki je znal imeti širši pogled, izven okvirov in ki je pri vsem znal ohranjati in poudarjati pomembne življenjske vrednote. V naših spominih ostaja tudi ogromno prijateljskih zgodb, ki dokazujejo, da je bil na prvem mestu vedno velik človek, prijatelj. To je tisto, kar na koncu v življenju največ šteje.

Sodelavci skupine Slovenskih železnic

Železniški mostovi v Sloveniji

Leta 1870 je Ljubljano in Trbiž povezala Rudolfova železnica, ki je bila desetletje zatem podržavljena kot prva med številnimi železnicami, ki jih je zajel val podržavljanja, saj same niso bile sposobne življenja. (Štiri leta zatem so nastale Cesarske-kraljeve avstrijske državne železnice.) Med številnimi jeklenimi mostovi je morda najbolj zanimiv tisti čez Završnico (slika 26).

Slika 26: Most čez globel Završnice v bližini Žirovnice je dolg 42,4 m in sega skoraj nad hišami kraja Moste prav do ustja predora. Foto: Mladen Bogič



Posebej zanimivo usodo je doživel 40-metrski jekleni most pri Gozdu – Martuljku, ki so ga po ukinitvi proge (1966) prestavili na novo koprsko progo (slika 27).



Slika 27: Most iz Gozda – Martuljka v novem življenju premošča zemeljski plaz pri vasi Podpeč. Foto: Pleterski

Tudi pohlevne lokalne proge imajo lahko pomembne objekte, na primer nekdanja proga Kranj–Tržič iz leta 1908, od katere je po ukinitvi leta 1966 ostal le industrijski tir do Naklega. Zanj je bilo treba zgraditi velik most čez Savo (slika 28).



Slika 28: Most čez Savo na progi Kranj–Naklo sega tudi čez inundacijsko območje in je sestavljen iz štirih enakih rešetkastih konstrukcij v skupni dolžini 168 m. Foto: Mladen Bogič

Od Dravograda se proti jugu odcepi proga, ki je bila leta 1899 zgrajena do Velenja in s tem vzpostavljena zveza s Celjem. Proga je bila leta 1968 ukinjena, ostal pa je industrijski tir Dravograd–Otiški Vrh, kjer se je ohranil posebno lep rešetkast most čez Mislinjo (slika 29).



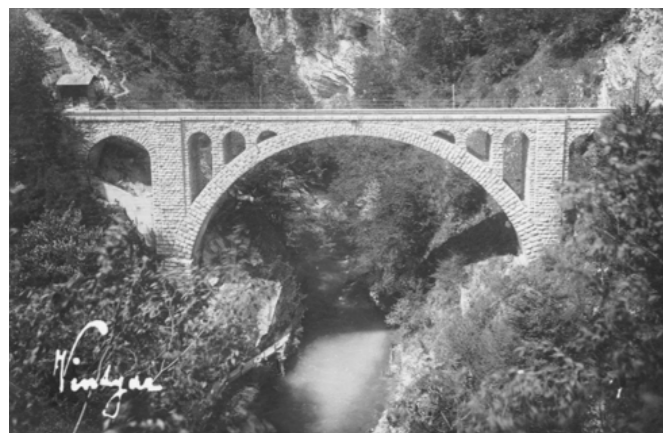
Slika 29: Most čez Mislinjo pri postaji Otiški Vrh je dolg 41,5 m in s svojimi finimi elementi in okrasjem iz kovic spominja na kovinske čipke. Prav takšni mostovi so bili zgrajeni tudi na progi Jesenice–Planica–Trbiž. Foto: Mladen Bogič

Leta 1906 je država v sklopu »Novih alpskih železnic« – zadnjega železniškega projekta monarhije – dogradila Karavanško-Bohinjsko progo kot drugo zvezo s Trstom, da bi razbila monopol Južne železnice. Tu so nastali nekateri najbolj impresivni mostovi na Slovenskem. Že jekleni most čez Savo Dolinko na Jesenicah, ki skupaj z dostopnim viaduktom meri 150 metrov, je vsega spoštovanja vreden (slika 30), vendar ga kamniti mostovi prekosijo. Nekaj posebnega pa je kombinirani kamniti in jekleni most čez Idrijco na Mostu na Soči (slika 32).



Slika 30: Jesenice: dostopni jekleni viadukt meri 82 m, most čez Savo Dolinko pa 72 m. Foto: Mladen Bogič

Trije kamniti mostovi so, ki jih je treba posebej izvesti: most čez sotesko Radovne v Blejskem Vintgarju (slika 31), most čez Sočo pri Ajbi (sliki 34, 35) in Solkanski most (sliki 36, 37).



Slika 31: Kamniti lok mostu čez Radovno v Blejskem Vintgarju meri 40 m. Na Bohinjski progi je edini tak most, ki je ohranjen v prvotni obliki iz leta 1906. Ob pogledu nanj se ni mogoče upreti primerjavi s srno ali gazelo v skoku. Razglednica: zbirka Železniškega muzeja SŽ



Slika 32: Most čez Idrijco pred postajo Most na Soči je kombiniran – čez strugo sega jeklena konstrukcija, do njega vodi na severni strani kamniti viadukt s sedmimi loki, na južnem bregu pa kompozicijo zaključuje še en kamnit lok. Skupna dolžina je 258 m. Prof. Sepp Tezak je v devetdesetih letih prejšnjega stoletja na mostu posnel muzejski vlak SŽ.

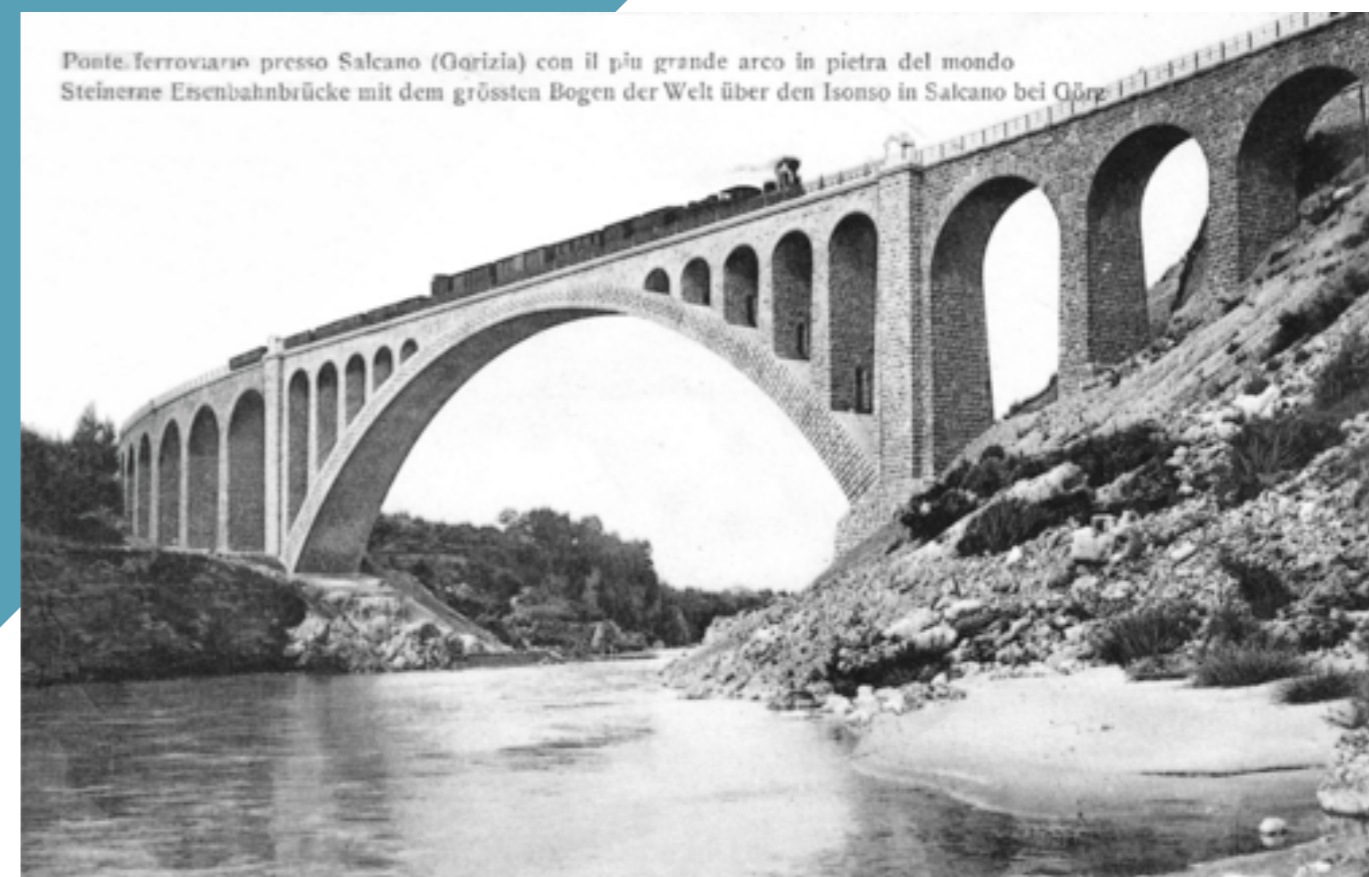


Slika 33: Krajevna umetnica Stanka Golob je takole zasanjano upodobila dostopni viadukt k mostu čez Idrijco. Namesto barv je uporabila naravni pesek, ki ga je poiskala prav tam. Most na Soči, takrat še Sv. Lucija, je bil v 1. svetovni vojni zadnja postaja pred fronto. Prav na travniku pred mostom so se postrojili avstro-ogrski vojaki, ko jih je 1917 obiskal mladi cesar Karl I. Foto: Mladen Bogič



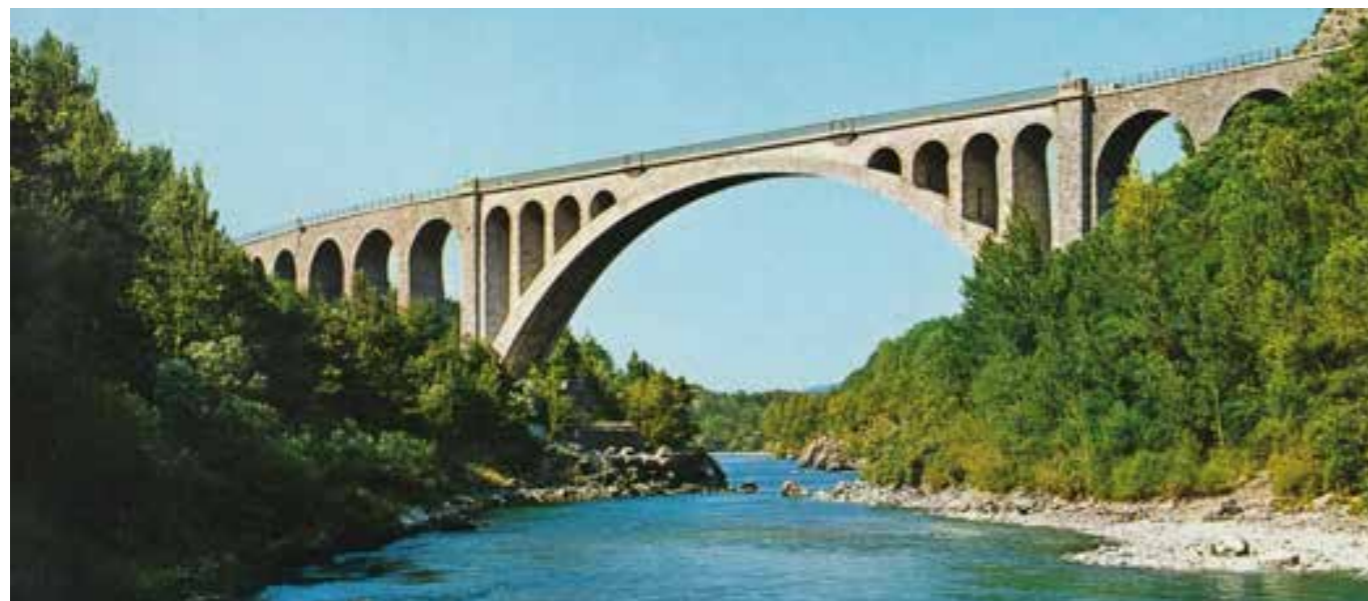
Sliki 34, 35: Prvotni most čez Sočo pri Ajbi spominja na kamnite čipke, dolge 242,5 m. Deluje nenavadno lahkotno in vitko. V obeh vojnah je bil delno porušen, tako da so že leta 1954 poleg za silo popravljenega starega zgradili nov most. Nov most, ki ga je projektiral ing. Feliks Vrečko, nima razbremenilnih obokov, zato učinkuje bolj masivno, vendar mu ni mogoče odrekati elegancije. Razglednica starega mostu je v zbirki Železniškega muzeja SŽ, novi most pa je fotografiral Radivoj Pleterski.

Najuglednejši objekt na Bohinjski progi in slovenskih železnicah nasploh je Solkanski most. Njegov kamniti lok meri 85 metrov in je med železniškimi mostovi največji na svetu. Skupaj z dostopnim viaduktom je dolg 219,7 metra in se vzpenja 36 metrov nad srednjim nivojem Soče (slika 36). Projektiral ga je ing. Leopold Örley. 4. aprila 1906 je čezenj zapeljal otvoritveni vlak. V prvi svetovni vojni je avstro-ogrsko armada glavni lok 8. avgusta 1916 razstrelila. Ozemlje je po vojni pripadlo Italiji in ta je glavni lok v letih 1926–27 presenetljivo spet obnovila v kamniti izvedbi, čeprav je bil že v široki uporabi železobetona, s katerim je bilo mogoče graditi hitreje in ceneje (slika 37).⁷



Slika 36: prvotni Solkanski most je imel nad glavnim lokom na vsaki strani po pet razbremenilnih obokov. Razglednica v zbirki Železniškega muzeja SŽ

⁷ Vir: Lit. št. 3



Slika 37: Italijanski lok ima nekoliko spremenjeno geometrijo, s čimer je bilo mogoče prihraniti nekaj materiala. Za razliko od avstrijskega ima na vsaki strani glavnega loka le po štiri razbremenilne oboke. Foto: A. Nemeč, razglednica v zbirki Železniškega muzeja SŽ

Leta 1894 je bila v okviru Dolenjskih železnic dokončana proga Ljubljana–Novo mesto in leta 1914 podaljšana do Karlovca. Tu je nekaj nadvse imenitnih premostitvenih objektov, kot so 152 metrov dolgi viadukt Žalna, 185-metrski most čez Krko v Novem mestu (slika 38) in 200-metrski viadukt Otovec blizu Črnomlja. Zadnji dosežek pa je železobetonski viadukt v Revoz (slika 39).



Slika 38: Most čez Krko v Novem mestu je kombiniran; čez vodo segata dve jekleni konstrukciji po 48 m, na vsakem bregu pa je 42-metrski pristopni viadukt s po tremi loki. Most se skladno vklaplja v okolico in je estetsko polnovreden. Foto: Mladen Bogič



Slika 39: Armiranobetonski gredni most v tovarno Revoz čez Težko vodo v Novem mestu je bil odprt šele 25. 4. 1980 in je z dolžino 573 m najdaljši železniški most v Sloveniji. Kljub svoji utilitaristični strogosti deluje skladno in elegantno. Foto: Mladen Bogič

Izbrani ljubljanski mostovi

Ob rekonstrukciji ljubljanskega železniškega vozlišča sta v skladu s projektom Jožeta Puciharja, Tomaža Štruklja in Božidarja Gvardjančiča nastala leta 1962 na Dunajski (takrat Titovi) in Celovski cesti dva nadvse elegantna prednapeta jeklena nadvoza, ki sta postala neločljiv del ljubljanske vedute, pravcati zaščitni znak Ljubljane (slika 40). Izdelala ju je Metalna iz Maribora.



Slika 40: Nadvoz na Celovski cesti kmalu po otvoritvi, ko se Ljubljana še ni dušila v cestnem prometu. Foto: Kokot

Sicer pa je v smeri proti Trstu najti na Viču skupino mostov v treh nivojih: pod cestnim Dolгим mostom se skromno stiska železniški most čez Mali graben (slika 41), v bližini pa so orjaški nadvozi avtocestnega obroča.



Slika 41: Železniški most čez Mali graben je sestavljen iz jeklenih polnostenskih nosilcev dolžine 2x15,5 m. Foto: Mladen Bogič

⁸ Vir.: Lit. 15

Na severu Ljubljane se na progi proti Kamniku, zgrajeni leta 1891, razteza čez Savo kovičen ločni jekleni most, zgrajen leta 1904; na obeh bregovih vodita do njega čez inundacijsko območje manjša jeklena mosta (slika 42). Dolžina znaša 40 + 60 + 40 metrov.



Slika 42: Takšen pogled na črnuški most danes ni več mogoč, saj je vsa okolica zaraščena z bujnim rastlinjem. Na srečo se je ohranila ta reprezentativna kolorirana razglednica, odposlana marca 1904. Foto: C. F. Siebenhaar, Ljubljana.

Njegov manjši brat vodi preko Ljubljanice pri nekdanji Pletenini na progi proti Novemu mestu, odprti 1893/94 (slika 43). Prav takšen most, le daljši, je segal tudi čez Gruberjev prekop, vendar so ga po drugi svetovni vojni zamenjali z armiranobetonskim (slika 44).



Slika 43: Most čez Ljubljanico pri nekdanji Pletenini je dolg le 35 m. Izdelala ga je ugledna tovarna IG. Gridl na Dunaju. Foto: Mladen Bogič⁹



Slika 44: Nov armiranobetonski ločni most čez Gruberjev prekop je dolg 60 metrov. Foto: Mladen Bogič

V smeri proti vzhodu srečamo še v sklopu ljubljanske postaje nadvoz preko Šmartinske ceste, najstarejši nadvoz v Ljubljani, zgrajen leta 1910. Je iz jeklenih profilov, ozek, vendar dolg, saj je na njem kar 13 vzporednih postajnih tirov, največ v Sloveniji (slika 45). Njegova zidana opornika pa omogočata podaljšanje še za tri tire. Nadvoz tega najbrž ne bo doživel, saj predstavlja ozko grlo notranjega cestnega obroča.



Slika 45: Nestor Železniškega muzeja SŽ, akademski slikar Stane Kumar, je takole upodobil nadvoz čez Šmartinsko cesto pri nekdanji tovarni baterij Zmaj. Promet je bil še redek in glavno sredstvo javnega prevoza tramvaj, ki je tod stekel leta 1937. Foto: Mladen Bogič

⁹ Slika je manipulirana – avtor je odstranil moteče dele betonskega cestnega mostu v ozadju.

Le dober streljaj proti vzhodu je v Zeleni jami lep zidan cestni prepust, ki je za kratek čas zasijal v vsej svoji kamniti lepoti, ko so v okviru pripravljanih del za dodatni most odstranili nasip okoli njegovih opornikov (slika 46). Potem pa so ob njem zgradili armiranobetonski gredni most za dodatni tir, ki povezuje glavne železniške delavnice v Mostah z ljubljansko postajo (slika 47).



Slika 46: Stari cestni prepust v Zeleni jami so za kratek čas popolnoma razgalili, da je bila vidna lepa kamnita struktura njegovih opornikov ... Foto: Mladen Bogič



Slika 47: ... potem pa je Gradis leta 2009 zgradil nov most in stari je izginil v betonskem oklepu. Foto: Mladen Bogič

Največji gradbeni podvig zadnjega časa pa sta vsekakor armiranobetonska nadvoza – dvojčka, ki vodita preko vzhodne avtocestne obvoznice (slika 48). Po severnem poteka glavna proga, po južnem pa tiri na ranžirno postajo v Zalogu.



Slika 48: Armiranobetonska nadvoza čez ljubljansko vzhodno obvoznico sta dolga 60 m in ju je v letih 1996/97 zgradilo podjetje Gradis. Foto: Mladen Bogič

Pozabljeni mostovi

Šestdeseta leta prejšnjega stoletja so prinesla pogin marsikatero progo zaradi ošabnega prepričanja, da je železnica eksponent zastarelosti in da je prihodnost v cestnem prometu. Tako so leta 1966 ukinili progo od Dravograda proti avstrijskemu Labodu. Dravski most, ki so ga skoraj porušile bombe v drugi svetovni vojni, so po vojni za silo usposobili tako, da so ga dodatno podprli z jekleno kožo, v prazno notranjost pa vgradili tako imenovane »Painer« I-nosilce. Po ukinitvi proge so te uporabili drugod, most pa je ostal kot nekakšna kovinska mumija, saj vodi preko akumulacijskega jezera bližnje elektrarne in bi ga bilo preveč drago odstraniti (slika 49).



Slika 49: Opuščen polnostenski jekleni most čez akumulacijsko jezero hidroelektrarne v Dravogradu so zgradili Nemci med drugo svetovno vojno, potem ko je prvotni, 83 m dolgi kovičeni predalčni most leta 1941 minirala jugoslovanska vojska. Oba obrežna opornika sta izvedena kot dostopna viadukta in sta tako kot sredinski opornik zelo lepo izdelana v kamnu. Foto: Mladen Bogič

V divji soteski Pake na progi Dravograd–Velenje–Celje je nastal leta 1899 morda najbolj romantičen železniški motiv v Sloveniji: kamniti ločni most v Hudi luknji (slika 50).

Po drugi svetovni vojni so morali opustiti hudo poškodovani Borovniški viadukt, ki ga ni bilo mogoče popraviti. Zaradi tega so od Preserja proti Borovnici zgradili novo progo ob vznožju hriba. Proga se ob Borovnici nadaljuje do konca barjanskega zaliva in ga tam preči v velikem loku ter se vzpne na nekdanjo traso. Prvotna proga, ki se je od Preserja po pobočju vzpenjala proti viaduktu, je bila opuščena in z njo tudi vsi infrastrukturni objekti. Kot nema priča stare slave gleda v naselju Goričica stari enoločni viadukt iz leta 1856 na novo progo ob svojem vznožju (slika 51).



Slika 50: Kamniti ločni most in prav takšen portal predora v Hudi luknji sta prvovrstna potrditev »sonaravnosti« železnice. Žal vlaki tod ne vozijo že od 1968. Foto: Primož Ozvald

»Tam zemlja je naša zakipela,
zahrepenela, v nebo je hotela,
v višino pognala se kot val,
a v naletu pod zvezdami val je obstal.«

Oton Župančič, *Z vlakom*, 1904



Slika 51: Kadar koli stoji avtor teh vrstic pod takšnim kamnitim obokom, zazvenijo v njem Župančičevi verzi (pesnik je sicer z njimi mislil gore):

Viri in literatura

1. Hans Pottgießer: Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten, Birkhäuser Verlag, Basel–Boston–Stuttgart, 1985, ISBN 3-7643-1677-2
2. Die Eroberung der Landschaft; Semmering–Rax–Schneeberg; Katalog deželne razstave Dolnje Avstrije, Falter Verlag, 1992
3. Gorazd Humar: Kamniti velikan na Soči: Nova Gorica: Branko, 1996 (Nova Gorica: Grafika Soča) 1996; ISBN 961-6079-30-1
4. Gorazd Humar: Zmajski most, Nova Gorica: Branko; [Šempeter pri Gorici]: Pontis, 1998 (Nova Gorica: Grafika Soča), ISBN 961-6079-54-9 (Branko)
5. Gorazd Humar/Bogdan Kladnik: Slovenski mostovi, 1. del, Ljubljana: Zaklad; Šempeter pri Gorici: Pontis, 2000 (Nova Gorica: Grafika Soča), ISBN 961-6266-08-X (Zaklad)
6. Gorazd Humar / Bogdan Kladnik: Slovenski mostovi, 2. del, Ljubljana: Zaklad; Šempeter pri Gorici: Pontis, 2002 (Nova Gorica: Grafika Soča), ISBN 961-6266-12-8 (Zaklad)
7. Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie v 6 zvezkih, urednik Hermann Strach, Wien, Teschen, Leipzig, Karl Prochaska, 1898
8. Josef Dulltinger: Die Erzherzog Johann-Bahn, Dr. Rudolf Erhard, Rum, 1985, ISBN?
9. Herbert Dietrich: Die Südbahn und ihre Vorläufer, Bohmann, Wien, 1994, ISBN 3 7002 0871 5
10. Kubinsky/Pawlik/Slezak: Architektur an der Semmeringbahn, Slezak, Wien, 1992, ISBN 3-85416-156-5
11. Ing. Karel Rustja: Proga predorov, zbirka Tiri in čas, št. 2, Ljubljana, 1990; rokopisno gradivo, pogovori
12. Markus Widmer: Eisenbahnbrücken Schweiz–Deutschland –Österreich, Transpress Stittgart, 1996, ISBN 3-344-71019-2
13. Dr. ing. Rudolf Kern, Die Österreichischen Eisenbahnbrücken, prispevek v publikaciji Die Österreichischen Bundesbahnen in Wirtschaft und Technik, samozaložba, Dunaj, 1933
14. Čotar - Fogar: Primorski slovenski biografski leksikon, Goriška Mohorjeva Družba, Gorica, 1977
15. Ljubljana, glasilo Mestne občine Ljubljana, številka 3,4, april 2007, ISSN 1318797X, str. 6

Slovenci vse pogosteje bolniško odsotni

Visoka stopnja bolniške odsotnosti in nizka motivacija za delo sta pogosti težavi, ki lahko negativno vplivata na učinkovitost in uspešnost podjetja. Sodoben tempo življenja, visoka raven stresa in pomanjkanje zdravega življenjskega sloga prispevajo k temu problemu, zato je ključno, da tudi podjetja vlagajo v ustrezne zdravstvene in športne preventivne programe.



Raziskava NIJZ kaže, da smo Slovenci vse pogosteje bolniško odsotni. V letu 2021 je bilo zaradi bolniške odsotnosti izgubljenih 17.844.331 koledarskih dni, kar predstavlja pet odstotno bolniško odsotnost zaposlenih.

Glede na podatke je torej spodbujanje zdravega načina življenja v podjetjih ključno za dobro počutje in uspešnost zaposlenih. Slabo psihofizično zdravje zaposlenih ima lahko resne posledice tudi za poslovanje podjetja. Zdravje zaposlenih je tesno povezano z njihovo produktivnostjo, motivacijo, zadovoljstvom in posledično zmanjšanjem bolniške odsotnosti.

Kako lahko delodajalci spodbujajo zdrav življenjski slog?

Promocija zdravja na delovnem mestu ima številne koristi. Zdravi in zadovoljni delavci so neprimerljivo bolj produktivni in ustvarjalni. Spodbudno in pozitivno delovno okolje prispeva k sodelovanju, motivaciji in timskega delu, ki prinaša boljše rezultate podjetju. Poleg tega zaposleni, ki se dobro počutijo na delovnem mestu, redkeje izostanejo zaradi bolezni, kar pomeni občutno nižje stroške za podjetje, manjšo preobremenjenost na delu prisotnih uslužbencev in posledično lahko tudi kakovostnejše in v predvidenih rokih opravljeno delo. Prav tako so takšni zaposleni bolj lojalni organizaciji in delodajalcu ter se lažje spoprijemajo s stresom in izzivi v delovnem okolju. Delodajalci lahko na več načinov spodbujajo zdrav življenjski slog. Eden pomembnejši je izvajanje zdravstveno-športne preventive, ki dokazano zmanjša bolniške odsotnosti zaposlenih in povečuje njihovo motivacijo za delo. Razumevanje tega je privedlo do vzpona programov promocije zdravja na delovnem mestu. Takšni programi se osredotočajo na spodbujanje zdravih življenjskih navad in motiviranje zaposlenih za izboljšanje njihovega celostnega počutja ter pomagajo pri premagovanju stresa in bolečin, povezanih z dolgotrajno držo na delovnem mestu.



Športno-zdravstvena preventiva Središča Vitalis ponuja celovit pristop tako pri sami promociji zdravja kot tudi dobrem počutju in spodbujanju pozitivnih odnosov na delovnem mestu. Skozi različne strokovno sestavljene programe, ki jih podrobneje predstavljamo v nadaljevanju, nagovarja podjetja in zaposlene k uvajanju zdravih vsakodnevnih navad.

V Središču Vitalis s programi promocije zdravja na delovnem mestu, skupinskimi vadbami in rekreacijo za zaposlene ter organizacijo team building programov ponujajo vse na enem mestu. Po njihovih izkušnjah lahko z minimalnim vložkom v preventivo podjetja dosežejo velik pozitiven učinek, ki se ne konča s koncem izvajanja programa, saj zaposleni pogosto zdrav življenjski slog ohranjajo v lastni režiji.

Programi promocije zdravja na delovnem mestu

V podjetju Središče Vitalis se zavedajo pomembnosti zdravja zaposlenih in zato ponujajo intenzivne programe promocije zdravja, ki trajajo od nekaj ur do več dni. Programi vključujejo različne elemente, ki jih poljubno izberete in kombinirate, od motivacijskih govorov, gibalnih klinik, vadb, delavnic o prehrani, bolečinah v križu, obvladovanju stresa do diagnostike zaposlenih in wellness storitev. Njihov cilj je motivirati in navdušiti zaposlene ter jim pomagati izboljšati življenjski slog. Verjamejo, da pozitivne spremembe na osebni ravni vplivajo tudi na celotno delovno okolje in končni rezultat podjetja. Njihovi programi imajo tako kratkoročne kot dolgoročne učinke. Zaposleni, ki se vključijo v programe, izboljšajo svoje telesno in duševno počutje. To lahko vodi do zmanjšanja stresa, izboljšanja koncentracije in povečanja produktivnosti, dolgoročno pa vpliva na splošno zdravje in počutje.



Preverite njihovo ponudbo!

Vadba za zaposlene

Poleg tega, da je odličen način za izboljšanje zdravja in počutja, telesna vadba prispeva k večji učinkovitosti zaposlenih. Zaposleni, ki so telesno aktivni, so namreč bolj zdravi in zato manj odsotni zaradi bolezni ter se bolje spopadajo s stresom. Zdravi in zadovoljni zaposleni so bolj motivirani, kreativni in uspešni pri svojem delu.

V Središču Vitalis vam ponujajo zaprte termine treningov za zaposlene. Prilagodijo se vašim željam tako pri izbiri vrste vadbe kot pri izbiri najustrežnejšega termina za vas. Lahko izberete termin pred službo ali po njej, med delovnim časom ali zvečer.

Skupna izkušnja telesne aktivnosti povezuje ljudi, krepi timsko delo in spodbuja sodelovanje.

Team buildingi

Team buildingi močno prispevajo k ustvarjanju harmoničnega in učinkovitega delovnega okolja. Ekipni duh, dobra medsebojna komunikacija in sodelovanje so bistveni za uspeh vsake organizacije.

V Središču Vitalis v sodelovanju s priznanimi izvajalci team building programov podjetjem ponujajo vse potrebno za izvedbo team buildinga. Zavzemajo se za celostni pristop k organizaciji in pripravijo vse aktivnosti, tako da se vi in zaposleni lahko osredotočite le na uživanje ter gradnjo močnejših medsebojnih odnosov v vašem timu. Ekipa strokovnjakov bo poskrbela za vse podrobnosti, da bo vaš dogodek potekal brezhibno.

Ponujajo tudi ugodno predstavitev pilotni skupini, da vam dokažejo svojo vrednost in zanesljivost. Večletne izkušnje izvajanja programov z več kot tisoč udeleženci jim omogočajo, da pripravijo in izvedejo izjemen team building tudi za vaše podjetje.



Dobro zdravje in počutje zaposlenih prispeva k ugledu podjetja

Delodajalci, ki skrbijo za dobro in stimulatívno delovno okolje, imajo veliko prednosti. Med drugim so privlačni za iskalce zaposlitve in zadržijo boljši kader. Poleg tega podjetja, ki imajo ugled skrbnika zdravja zaposlenih, pridobijo ugled ter vzbudijo večje zanimanje potencialnih strank, partnerjev in investitorjev.

Največja korist pa je v človeškem vidiku organizacije. Ko je poskrbljeno za ljudi, ostane rezultat podjetja nedotaknjen. Z zmanjšano odsotnostjo z dela in stroški zdravstvene oskrbe bi morale organizacije resno razmisliti o programih dobrega počutja kot o izvedljivi in učinkoviti metodi za zmanjšanje stroškov zaposlenih in krepitev njihovih odnosov. Športno-zdravstvena preventiva bi torej morala biti na seznamu vsakega dobrega delodajalca. Ne nazadnje tudi Zakon o varnosti in zdravju pri delu (Ur. l. RS, št. 43/2011, 6. člen) določa, da je vsak delodajalec dolžan zaposlenim zagotavljati promocijo zdravja na delovnem mestu.





Slovenske železnice

2023