

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Leto 2023 v besedi
in fotografiji

**Rušenje železniškega
nadvoza nad
Dunajsko cesto**

Po skoraj 30 letih
nova podoba uniform
Slovenskih železnic

Zdravstvena preventiva



**V Središču Vitalis imamo na izbiro za zaposlene na Slovenskih železnica
3 programe zdravstvene preventive:**

Dvodnevni Zdravstveno preventivni program

Dvodnevni Program za obvladovanje stresa

Enodnevni Zdravstveno preventivni program

Kaj vam ponujamo?

- Strokovno vodene treninge
- Gibalna klinika
- Pilates
- Spinning
- Predavanje o zdravi prehrani
- Masaža in pedikura
- Savnanje v naši infrardeči in finski savni
- Tehnike obvladovanja stresa
- Predavanje o zdravi prehrani
- Uravnotežena prehrana, svež zajtrk in odlično kosilo
- Druženje in večerja v restavraciji
- Nočitev v Središču Vitalis. Središče Vitalis ponuja 17 sob v sodobnem slogu



Vsi zaposleni na SŽ se lahko prijavijo na program zdravstvene preventive po petih (5) letih delovne dobe na SŽ in jo koristijo na vsake dve leti in pol (2,5 leti).
Za udeležbo na programu vam pripadata dva (2) dodatna dneva dopusta.

Pokličite nas 01 200 95 50 ali 031 620 107 ali pišite na info@sredisce-vitalis.si. Vsebine programov vam pošljemo po elektronski pošti.

Uvodnik

Spoštovane sodelavke in sodelavci,

... in letnica na koledarju se je zamenjala. Novo leto, nov začetek. Želim vam, da bo leto lepo in uspešno ter da bo sestavljeno iz več vzponov kot padcev.

V prvi številki Nove proge letošnjega leta izpostavljamo gradnjo novega nadvoza nad Dunajsko cesto, ki je del projekta Potniški center Ljubljana. Legendarni nadvoz, ki je bil konstrukcijski dosežek svojega časa in nam je služil več kot šest desetletij, bo dobil novo podobo. Več o zgodovini znamenitega nadvoza si lahko preberete v članku Mladena Bogića. Novo podobo pa so po tridesetih letih dobile tudi uniforme Slovenskih železnic. Kako so se spreminjale skozi desetletja, si lahko preberete v članku Železniške uniforme na Slovenskem.



Tea Šavor

Pripravili smo tudi pregled najpomembnejših dogodkov leta 2023. Od dviga 280 ton težkega transformatorja, ki se je prevrnil v Zidanem Mostu, dogodek je bil označen za inženirski podvig desetletja, pa vse do katastrofalnih avgustovskih poplav, ki so naredile ogromno škodo na infrastrukturi.

Pripravili smo tudi obsežen intervju z Markom Lukićem, ki je tovorno ladjo zamenjal za vlak. Najraje od vseh vlakov vozi novega Stadlerja. In prav zaradi Stadlerjev, po naših tirih jih vozi že 52, v fazi naročanja pa jih je še 20, smo lani prepeljali več kot 15 milijonov potnikov. Cilj je sicer do leta 2028 prepeljati 25 milijonov potnikov.

Tri pomembne dogodke pa smo konec leta 2023 zabeležili tudi na največjem infrastrukturnem projektu v državi. Končala so se glavna gradbena dela na dveh viaduktih Gabrovica in Vinjan terzaključila notranja obloga na zadnjem predoru na trasi – predoru Škofije.

Pred nami pa je še en pomemben dogodek, o katerem bomo pisali v prihodnji Novi progi. 30. januar 2014 je bil za železnico in železničarje eden najhujših v zgodovini. Praktično čez noč smo ostali brez železniške proge. 10. obletnico žledoloma bomo postavili v središče februarja.

Prijetno branje vam želim.



6

Rušenje železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto



8

Dunajska in njeni mostovi



12

Leto 2023 v besedi in fotografiji



20

Pogovor

Marko Lukić

Preden nastopiš poklic strojevodje, se moraš zavedati odgovornosti dela



27

Nagradna igra



28

Po skoraj 30 letih nova podoba uniform Slovenskih železnic



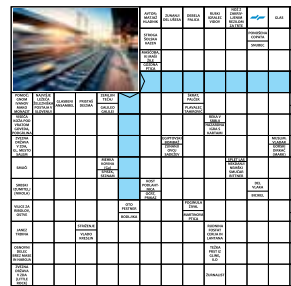
32

Železniške uniforme na Slovenskem



40

Na drugem tiru doseženi trije ključni mejniki



45

Nagradna križanka



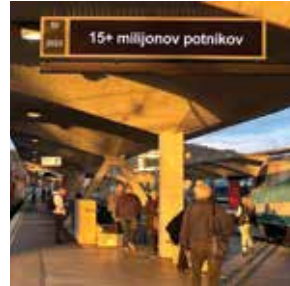
46

Obnova predora Obrne



47

Otroci železničarjev na Božičkovih vlakih



48

V preteklem letu se je z vlaki prepeljalo več kot 15 milijonov potnikov

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, 2TDK

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnic, Andraž Koželnik, Mladen Bogić, Uroš Zierer, 2TDK

Naslovnica: Andraž Koželnik

Število izvodov: 6900
Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje: Gregor Kukovica

Lektura: Tina Ajd

Rušenje železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto

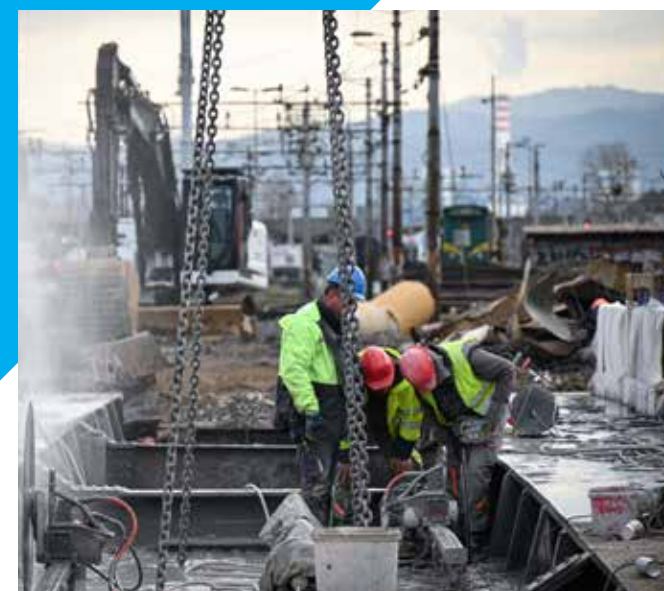


Gradnja novega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto je del izgradnje novega Potniškega centra Ljubljana. Zaradi načrtovanih obsežnih investicijskih in gradbenih del je bil 10. decembra 2023 uveden tudi novi vozni red, ki je prinesel nekaj sprememb predvsem zaradi del na ljubljanskem železniškem vozlišču. 4. januarja 2024 se je začelo tudi fizično rušenje nadvoza nad Dunajsko cesto, zaradi česar je bila glavna cestna vpadnica v Ljubljano štiri dni zaprta. Rušenje nadvoza bo potekalo v dveh fazah.

Prva faza, prva polovica mostu na južni strani in nato druga polovica na severni strani, kar pomeni, da bosta nekaj časa na razpolago zgolj dva tira od štirih, s čimer bo pretočnost železniških prog Ljubljana-Sežana/Koper in Ljubljana-Jesenice/Kamnik bistveno manjša. Kljub zmanjšanju kapacitete pretočnosti bodo v prometu ostali vsi vlaki, le da bodo imeli nekateri izven konic začetno in končno postajo na stari železniški postaji Ljubljana Šiška, kjer sta bila za varen vstop in izstop potnikov zgrajena nov peron in potrebna infrastruktura. Za boljšo povezavo novega postajališča z glavno železniško postajo v Ljubljani je uvedena tudi nova avtobusna linija, ki

omogoča potnikom, ki nadaljujejo potovanje iz Ljubljane, lažji prestop. Dodatno povezljivost z mestom omogočajo vmesni postanki na postajah Tivoli, Gosposvetska in Bavarski dvor.

Gradbena dela novega železniškega nadvoza nad Dunajsko naj bi bila predvidoma zaključena do septembra 2024, medtem ko bo železniška infrastruktura v predvidenem obsegu (štirje tiri) nadgrajena do konca novembra letos. Prišlo bo do zamenjave oziroma razširitve konstrukcije obstoječega železniškega nadvoza. Prilagoditve bodo izvedene tudi na signalnovarnostnih in telekomunikacijskih napravah ter stabilnih napravah električne vleke. Za zagotovitev svetlega profila je predvidena tudi rekonstrukcija Dunajske ceste. Na fotografijah spodaj si lahko ogledate začetke rušenja nadvoza, ki je bil zgrajen leta 1962 in je vse do danes za železniški promet omogočal štiri tiri (nov in večji nadvoz jih bo imel šest).



Dunajska in njeni mostovi

»Od vsega, kar človek ... postavlja in gradi, v mojih očeh ni dragocenejšega od mostov. V mostovih ni nobenega zla, stojijo tam, kjer jih ljudje najbolj potrebujejo.«

(Ivo Andrić)

Ko se eden od dveh prelepih ljubljanskih železniških mostov umika v zgodovino, si ne moremo kaj, da se ne bi ozrli na njegov nastanek in vlogo.

V zgodnjih šestdesetih letih preteklega stoletja je ljubljansko železniško vozlišče doživljalo popolno prenovu in namesto nivojskih prehodov na Titovi (današnji Dunajski) in Celovski cesti sta zrasla dva oblikovno enaka, moderna, vitka nadvoza, ki sta veljala za konstrukcijski dosežek svojega časa, saj je prednapeta tehnologija kljub velikim pričakovanim obremenitvam omogočila izvedbo v finih, nežnih linijah, lepo, naravnost gracilno obliko. Še posebno dvotirni nadvoz na Celovski cesti je postal determinanta ene glavnih ljubljanskih vedut.



Nadvoz na Celovski cesti je leta 1962 sooblikoval pomembno ljubljansko veduto

Seveda sta postala nivojska železniška prehoda na Celovski in še posebej na Titovi (nekoč in danes Dunajski) cesti izjemno moteča za ljubljanski cestni promet, saj so bile zapornice na Titovi cesti zaprte pogosto in za daljši čas (sešteto sedem ur na dan), saj so tam vlaki vozili tako na Notranjsko oziroma Primorsko kot na Gorenjsko in v Kamnik. Cestni promet med Bežigradom in Centrom se je dušil, in to tako zelo, da so za pešce, ki se jim je mudilo in se niso bali stopnic, zgradili brv, da so progo prečkali visoko nad tiri.



Mostiček čez progo, namenjen nestrpnim pešcem

Avtor tehle vrstic se z nostalgijo spominja prelepega razgleda na železniško postajo, ki ga je kot otrok doživljal z vrha brvi, in premagane groze, kadar je dopustil, da ga je lokomotiva pod njim, ki je s polno močjo speljevala s postaje, zagrnila v oblak dima in je njen izpuh pretresal mostiček.

Rekonstrukcija ljubljanskega vozlišča je bila orjaška – obsegala je vse od nove ranžirne postaje v Zalogu do nove tovrne postaje v Mostah, pa tudi prestavitev lokomotivske kurilnice in izgradnjo prvega dela depoja za električne lokomotive v Mostah. V tem okviru je bila izvedena tudi popolna predelava glavne ljubljanske postaje z vgrajevanjem elektrodinamičnih kretnic, svetlobnih signalov in s tem povezano zgraditvijo stolpa centralne postavljalnice, pa tudi postopna izgradnja dvignjenih peronov z nadstreški in podhoda k njim. Eden od poudarkov je bila seveda izgradnja obeh nadvozov, kar je zahtevalo kar precejšno deviacijo tirov skozi Tivoli in skozi postajo Šiška, katere potniška funkcija je bila ob tem opuščena – pa z novim voznim redom 2023/2024 prav zaradi gradnje novega nadvoza na Dunajski cesti obujena kot začasno (?) postajališče.

Konec aprila 1962 je torej stekel izkop za bodoči štirirni nadvoz na Titovi (danes Dunajski) cesti.



Spomladi 1962 se je ponujala takšna slika začetnih del pri gradnji nadvoza na Titovi cesti

Vsi smo nestrpno pričakovali novo cestno povezavo iz Bežigrada do Centra, čeprav nam je bilo malce žal za simpatičnim kovinskim mostičkom za pešce, ki se nam je tako priljubil. Govorilo se je, da ga bodo ponovno uporabili kot brv za pešce čez Grubarjev prekop in res so ga demontirali in odpeljali celega, a potem tega niso izvedli – verjetno so menili, da je že prestar in njegova konstrukcija nič več zanesljiva.

30. septembra 1962 je bil nadvoz na Titovi, ki ga je zgradila Metalna iz Maribora, dokončan in izveden je bil obremenilni preizkus. Metalna je svoj dosežek ponosno označila z bronastimi tablicami na stebrih (ki pa so jih čez leta ukradli zbiralci barvnih kovin).



Tovarniška tablica Metalne iz Maribora, ki je zgradila nadvoz na Titovi cesti



Jesen 1962: nadvoz na Titovi dokončan – gre tako za konstrukcijski kot oblikovalski dosežek.

Nadvoz na Dunajski je zvesto služil več kot šest desetletij – med tem časom je sicer doživel nekaj sanacij, v glavnem pa so pod njim širili cestišče in vgrajevali nove ograje za pešce. Leta 2020 pa je bilo treba vendarle izvesti temeljitejši ukrep – podjetje RAFAEL je jeseni saniralo sidranje stranskih opornikov.



Saniranje sidranja stranskih opornikov jeseni 2020 je bilo masiven ukrep

Prav problematično stanje stranskih opornikov je verjetno narekovalo odločitev, da se, namesto da bi pridružili enak dvotirni most, stari nadvoz odstrani in se v okviru izgradnje novega ljubljanskega potniškega centra zgradi nov šesttirni nadvoz, ki bo v polni meri ustrezal modernim zahtevam prometa. A sodeč po promocijskih skicah, bo njegova oblika utilitaristična in kakšne posebne elegance ne bo premogel. Zato se je avtor tehle vrstic med božičnimi prazniki še enkrat odpravil fotografirat stari nadvoz, da bi brez motečega cestnega in železniškega prometa zajel njegovo sublimno podobo.



Elegantni železniški nadvoz na Dunajski cesti danes – in nikdar več ...



Mogočni in sposobni moderni stroji ne poznajo empatije – proč s starim, pa naj je še tako lepo in zaslužno ...

Leto 2023 v besedi in fotografiji

JANUAR/FEBRUAR

V začetku leta 2023 se je na železniški postaji v Zidanem Mostu zgodila nesreča, kjer je prišlo pri prevozu izrednega tovora s posebnim tovornim vlakom do padca tovora z vagona. Prevrnil se je specialni vagon, na katerem je bil 280 ton težek transformator. Nesreča se je zgodila 7. januarja 2023 okoli pol druge ure ponoči, ko je pri prevozu izrednega tovora s posebnim vlakom prišlo do padca tovora z vagona. Tovor, ki ga je prevažal tuji izvajalec, je bil zavarovan. Pri nesreči se je huje poškodoval državljan Češke, ki je bil v posebni kabini za vagonom. Na pomoč so na kraj dogodka nemudoma prišli gasilci PGE Celje in PGD Laško, ki so rešili poškodovanega in preprečili okoljsko katastrofo. Gasilci so kraj nesreče zavarovali in preprečili, da bi se hidravlične tekočine, ki so ostale v ceveh vagona, razlile v Savo. Preventivno je bila pregledana tudi površina reke Save do Radeč. Potem ko je bil kraj nesreče uspešno zavarovan in saniran, so stekle priprave na dvig zahtevnega tovora. Dvig transformatorja se je po skrbno načrtovanih pripravah zgodil v začetku februarja in je potekal v dveh delih. Še pred dvigom so delavci SŽ – Infrastrukture in Felbermayerja naredili plato za veliko dvigalo in s pomočjo dveh cestnih tovornih dvigal odstranili dele vagona, na katerem je bil naložen kar 280 ton težek transformator. Odstranjeni so bili tudi tiri v dolžini celotnega transformatorja. Nato so delavci ob spomeniku ob železnici postavili in utrdili posebna ploščad za 1000 ton težko dvigalo, ki so ga iz Avstrije pripeljali s 25 izrednimi vlačilci. Preden se je začel dvig težkega tovora, je bil odstranjen tudi 20-kilovoltni daljnovod. Sam dvig transformatorja je bil opravljen 4. februarja 2023. V prvi fazi je bil s pomočjo posebnih kovinskih nosilcev, ki so omogočali varno obračanje, tovor postavljen pokonci. V drugi fazi pa je bil dvignjen na ploščad, kjer je stalo kar 1000 ton težko dvigalo. 18. februarja 2023 so nato transformator naložili na vagon in uspešno pripeljali v Ljubljano. Reševanje v Republiki Sloveniji z dvigalom s takšnimi zmogljivostmi je potekalo prvič. Dvig si lahko ogledate na QR kodi preko mobilnega telefona.



APRIL

Aprila 2023 je ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek na delovnem obisku gostila ministra za gradbeništvo, promet in infrastrukturo Republike Srbije Gorana Vesića. Sestala sta se tudi z vodstvom Slovenskih železnic, kjer je generalni direktor SŽ Dušan Mes med drugim predstavil skupino Slovenske železnice, strateške dejavnosti skupine in poslovne cilje.



MAJ

Med 9. in 12. majem 2023 je v Münchnu potekal sejem Transport Logistic, vodilna evropska razstava s področja logistike in mobilnosti. Med več kot 2300 razstavljalci iz 67 držav je bil letos tudi SŽ – Tovorni promet, ki je na skupnem razstavnem prostoru s sestrskim podjetjem SŽ – Vit predstavil svojo vlogo v širši regiji in široko paleto svojih izdelkov, oblikovanih v skladu s pričakovanji kupcev. Številnim obstoječim in novim kupcem so predstavili svoje prednosti celovitih logističnih rešitev z lastno vleko ali v sodelovanju s strateškimi partnerji. Sejem Transport Logistic je tudi odlična priložnost za osebni pogovor o skupnih rešitvah logističnih izzivov. Opravili so okrog 100 poslovnih razgovorov in med drugim pridobili številne koristne informacije o razmerah na trgu ter o potencialu za širjenje storitev. Direktorica SŽ – Tovornega prometa mag. Melita Rozman Dacar je poudarila: »Naše sodelovanje na razstavi lahko ocenim kot zelo uspešno.«



JUNIJ

2. junij je za Slovenske železnice zelo poseben dan, saj takrat praznujemo dan železničarjev v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje. Z dnevom železničarjev se spominjamo slovenske železničarske dediščine in vsega napredka, ki ga je železnica prinesla v naše kraje. Na ta slavnostni dan tako že tradicionalno v rotundi Železničarskega muzeja poteka osrednja slovesnost, na kateri našim sodelavkam in sodelavcem, železničarjem in železničarkam, podelimo priznanja za 30 let dela na Slovenskih železnicah. Na prireditvi je bilo svečano in praznično. Po Železničarskem muzeju sta se širila veselje in radost, še posebej naših jubilarov, ki so tudi letos od direktorjev povezanih družb prejeli posebna priznanja za 30-letno delovanje v družbi Slovenske železnice. Ob tem visokem jubileju je jubilate nagovoril tudi prvi železničar – generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes. Direktor je jubilarom za njihovo 30-letno delo in uspehe iskreno čestital ter spregovoril o uspehih skupine SŽ.

V juniju je prišlo tudi do podpisa pogodbe 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, direktor – član posloводства SŽ Tomaž Krašković, predsednik upravnega odbora skupine Stadler Peter Spuhler in direktor družbe Stadler Polska Tomasz Preis. Poleg podpisa pogodbe je potekalo tudi uradno odprtje prenovljene Železniške postaje Grosuplje.

Na parkirišču ob glavni železniški postaji v Ljubljani je 15. junija 2023 potekalo odprtje električnega polnilnega parka za hitra in počasna polnjenja. Nov polnilni park s hkratnim polnjenjem za 14 vozil sta odprla direktorica Potniškega prometa Slovenskih železnic Darja Kocjan in Jože Bajuk, član uprave Petrola. Slovenske železnice in Petrol so ob glavni železniški postaji v Ljubljani v duhu e-mobilnosti uredili novo priročno polnilno središče za električna vozila. Uporabnikom sta na voljo dve hitri polnilnici z enosmernim tokom (moč polnjenja do 50 kW) in pet počasnih polnilnic z izmeničnim tokom.



AVGUST

Avgusta so večji del Slovenija zajela močna neurja in nalivi, ki so povzročili poplavljanje rek in nastanek močnih hudournikov ter plazov. Priča smo bili izjemno tragičnim in žalostnim prizorom, saj je bilo v izrednih razmerah uničenih mnogo domov. Silovite ujme in posledično poplave niso prizanesle niti železniški infrastrukturi, saj so narasle vode močno poškodovale nekatere proge ali odseke prog. Sanacija poškodovanega omrežja je kljub zahtevnim razmeram stekla nemudoma. Tam, kjer so bile proge zaprte, so bili, če je to dopuščala cestna infrastruktura, organizirani avtobusni nadomestni prevozi.

Poplave in neurja so morda kratkočasno na določenih delih železniškega omrežja ohromili promet, vendar pa niso preprečili odprtja novega odseka železniške proge Maribor–Šentilj. Gradnja novega odseka je zahtevala dva večja objekta, predor Pekel in viadukt Pesnica, ki sta oba pripravljena za bodočo dvotirnost. Nov odsek, predor v navezi z viaduktom Pesnica, bo izboljšal varnost železniške proge Maribor–Šentilj in povečal njeno prepustno zmogljivost ter povečal hitrost proge na do 120 kilometrov na uro, s čimer se bo skrajšal tudi potovalni čas.



SEPTEMBER

Obširne poplave, hudourniki in zemeljski plazovi so močno poškodovali cestno in drugo infrastrukturo. Nekaj slovenskih občin je zaradi močno poškodovane transportne infrastrukture ostalo popolnoma odrezanih od sveta. V družbi SŽ – Infrastruktura so se, čeprav so izredne razmere močno poškodovale tudi železniško omrežje, odločili, da pomagajo občinam v stiski. Doniranih je bilo več kot 3900 kosov betonskih pragov in več kot 36.000 metrov tirnic. Delavci Slovenskih železnic so tirnice narezali na različne dolžine in jih spravili na tovarnjake, ki so jih nato razvozili na dogovorjene lokacije. Z rezanjem in nakladanjem je bilo opravljenih več kot 2000 delovnih ur. V prizadetih občinah so bili za donirano pomoč izredno hvaležni. Poudarili so, da Slovenke in Slovenci prevečkrat govorimo, da ljudje ne znamo pomagati drug drugemu, a se je ob poplavah izkazalo, da znamo biti več kot solidarni.



OKTOBER

Na Mestni občini Ljubljana je potekala novinarska konferenca, na kateri je bil predstavljen projekt izgradnje javnega dela Potniškega centra Ljubljana in okoliške javne infrastrukture ter prometne ureditve. Navzoči na novinarski konferenci so si bili enotni, da je v prestolnici nujen nov in sodoben potniški center, ki bo sledil potrebam časa in pripomogel k boljšemu razvoju potniškega prometa po celotni državi. V okviru projekta bo prenovljena železniška infrastruktura, zgrajen bo nov nadhod, obstoječi podhod pod železniško progo pa prenovljen in razširjen. Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je med drugim na predstavitvi projekta povedal, da bo Potniški center Ljubljana t. i. »mobility točka«, s katero bomo vzor celotni Evropi.

Potekala je največja konferenca za infrastrukturo, logistiko in mobilnost v Sloveniji Moving Slovenia 7.0 (Premikamo Slovenijo). Na poslovno logistični konferenci, namenjeni logističnim in prometnim izzivom, je sodeloval tudi direktor SŽ – Infrastrukture Matjaž Kranjc. Predstavniki logističnih središč so se na konferenci, ki je bila sestavljena iz več pogovornih omizij, pogovarjali o tem, kako premagati »ozka grla«. Matjaž Kranjc je na okrogli mizi med drugim povedal, da bosta novi Potniški center Ljubljana in drugi tir nedvomno projekta, ki bosta močno vplivala na izboljšanje stanja prometnih »ozkih grl«.

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes in ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek sta z županom Nove Gorice Samom Turelom podpisala pogodbo za začetek najpomembnejših infrastrukturnih projektov, načrtovanih v okviru Evropske prestolnice kulture 2025. Obnovljena bo novogoriška železniška postaja skupaj z območjem ob postaji in še tremi železniškimi objekti. V nekdanjih železniških skladiščih bo zaživel Epic – novodobni virtualni muzej, ki bo ponujal razmislek o zgodovini istega prostora z različnih nacionalnih perspektiv. V eni od stavb je načrtovana Super osmica, v kateri bodo gastronomski in družabni prostori. V zgradbi zdajšnjega železniškega zdravstvenega doma pa bodo predvidoma uredili novinarsko središče. Po preureditvi območja je v načrtu tudi umik tovarnega prometa z železniške postaje.

Proga Pivka-Reka je letos praznovala 150. obletnico. Slavnostno odprtje proge je potekalo 25. junija 1873 in je nastala kot neke vrste odgovor zasebne Južne železnice na madžarski projekt povezave Budimpešte preko Zagreba do Reke, ki je bila glavno ogrsko пристanišče. Za ta častitljivi jubilej je iz Ljubljane v Ilirsko Bistrico peljal posebni elektromotorni vlak. Tam je na železniški postaji potekala krajša slovesnost. Vrhunec dogajanja je bil ogled premiere dokumentarno igranega filma Reška proga. Film je na pobudo Društva ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica in ob podpori Slovenskih železnic ter donatorjev posnel VASCOM Zavod za informiranje in videoprodukcijo iz Pivke. Nekaj dogodkov v počastitev 150. obletnice je bilo tudi junija, ko so na steni železniške postaje v Ilirski Bistrici odkrili spominsko tablo, posvečeno akademskemu slikarju in nestorju Železniškega muzeja Slovenskih železnic Stanetu Kumarju.





NOVEMBER

V Ljubljani se je na 87. sestanku sestala delovna skupina UIC ERIG (European Radio Implementers Group). Skupina je bila ustanovljena pred več kot 20 leti in bdi nad uvajanjem GSM-R mobilnega sistema za železnice. Skupino sestavljajo predstavniki infrastrukturnih upravljavcev iz vse Evrope.

Na celovito obnovo je odšla znamenita lokomotiva 151-001, ki pred železniško postajo v Mariboru že od 80. let prejšnjega stoletja spominja domačine, turiste in ostale na prisotnost in pomen železnice v štajerski prestolnici. Izdelana je bila leta 1903 kot lokomotiva serije 32d nekdanje Južne železnice. Od konca obdobja parne vleke v Sloveniji velja za edino ohranjeno lokomotivo omenjene serije.

Na temo prenove železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto in s tem povezanih zapor prometa je v Veliki sejni dvorani Mestne občine Ljubljana potekala novinarska konferenca, na kateri je sodeloval tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes. Na novinarski konferenci je predstavil, kako bo potekala gradnja novega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto, kakšen bo nov vozni red vlakov ter kako bodo gradbena dela vplivala na potek prometa.



DECEMBER

V Službi za odnose z javnostmi so skupaj z mladim oblikovalcem Domnom Kristianom von Franknom in sodelavci SŽ – ŽIP več mesecev pripravljali prenovno blagovno znamko Dar, ki je dočakala novo podobo. Blagovna znamka je zdaj moderno zasnovana in sledi zadnjim trendom trga.

SŽ – Tovorni promet je s podjetjem InnoFreight podpisal pogodbo o nakupu 200 vagonov vrste sggrs. Gre za najsodobnejše vagon, ki jih je imel SŽ – Tovorni promet do zdaj v najemu. Uporabljajo jih za prevoze rude in premoga za nekatere ključne kupce. Nakup Inno vagonov je del obsežnega investicijskega cikla, s katerim SŽ – Tovorni promet do leta 2030 načrtuje nakup 750 tovornih vagonov.

Decembra je začel veljati novi vozni red v notranjem in mednarodnem prometu, ki je prinesel nekaj sprememb, vezanih na investicijska ter vzdrževalna dela na javni železniški infrastrukturi. Zaradi načrtovanih obsežnih investicijskih in vzdrževalnih del na infrastrukturi, predvsem zaradi del na ljubljanskem železniškem vozlišču, na projektu novega Potniškega centra Ljubljana, je prišlo do večjih sprememb. V času gradnje so ključne prekinitve prometa predvidena takrat, ko je železniškega prometa manj (prazniki, konci tedna, nočni čas).



Preden nastopiš poklic strojevodje, se moraš zavedati odgovornosti dela

Sem Marko Lukič, prihajam iz Radeč, po osnovni izobrazbi poročnik trgovske mornarice. Leta 2008 sem se začel šolati za strojevodjo na SŽ, ta poklic opravljam od leta 2009. V prostem času kolesarim, hodim v hribe, letim z jadralnim padalom, tečem, smučam, skratka, svoj prosti čas najraje preživim v naravi. Rad potujem in spoznavam kulture drugih narodov. Rad imam zgodovino in kulturno umetnost, še posebej mi je blizu renesansa. Zelo rad preberem tudi kakšno dobro knjigo in poslušam glasbo in se pri tem ne obremenjujem z zvrstjo. Meteorologija in astronomija pa sta vedi, ki sta ostali kot hobi iz prejšnjega poklica.



“Preden nastopiš poklic strojevodje, se moraš zavedati odgovornosti dela, ki ga prevzemaš. Odgovornost ne izgine nikoli. Zavedati se moraš, kaj počneš in kako boš to počel.

akaj ste se odločili za poklic strojevodje?

Po osnovni izobrazbi sem poročnik trgovske mornarice in sem, preden sem postal strojevodja, vozil tovarne ladje. En dan me je prešinilo, da gre na morju življenje prehitro mimo mene in sem se odločil, da tega poklica ne bom več opravljal. Odločil sem se za prekvalifikacijo in najbližje mi je bil poklic strojevodje, ki je morda primerljiv z mojo prejšnjo službo. Delo je zelo dinamično, nisi v pisarni in si skoraj sam svoj šef. Te stvari so me prepričale, da sem postal strojevodja. Seveda pa me dobri spomini še vedno vežejo na čas, ko sem vozil tovarne ladje.

Podobnosti. Vlak, ladja?

Podobnost je morda zgolj v eni stvari: tako z vlakom kot z ladjo lahko prevažata tovor ali ljudi. Pri vlakih se stvari odvijajo dosti hitreje. Moraš biti zelo odziven in imaš manj časa za razmislek, da se boš na določeno situacijo prav odzval. Ladje so bolj počasne in na določene stvari se lahko bolje pripraviš. Prav tako vremenski vplivi veliko bolj vplivajo na vožnjo ladje kot na vožnjo vlaka. Edino, kar resnično močno vpliva na vleko vlakov, je žled. Takrat se lahko vleka tudi prekine ali se opravlja samo z dizelskimi vlečnimi vozili.

Kakšne izkušnje imate kot strojevodja in kako dolgo že opravljate ta poklic?

Vlake vozim 15 let, tako da lahko rečem, da sem že zelo izkušen strojevodja z dosti znanja. Veliko dela opravi rutinsko. Ob tem pa moram seveda dodati, da je lahko rutina tudi naš sovražnik. Za opravljanje varnega in urejenega železniškega prometa mora vedno biti prisotna visoka stopnja zbranosti in koncentracije, ne glede na ure in leta, ki si jih že prevozil.

Preden zapeljete vlak. So ka-

kšne posebne priprave na vožnjo? Pregled vlaka?

Seveda. Pregled vlaka je v opisu del strojevodje, ki mora pred vožnjo pregledati vozilo oziroma garnituro. Temu mi rečemo tehnični pregled. Pregledam stanje vlaka zunaj in znotraj. Naredim tudi zavorni preizkus vozila in preizkus varnostnih naprav od budnika do avtostopa. To vzame neke pol ure in se ne izvaja ravno pred vsako vožnjo, ampak se tak pregled vozila naredi vsaj enkrat v 24 urah. Seveda pa bo vesten strojevodja pred vožnjo vedno šel okrog vozila in pregledal stanje, da je vse brezhibno in primerno za varno vožnjo. Zakonsko je tudi predvideno, da mora biti garnitura ali vlečno vozilo (lokomotiva) v 24 urah temeljito pregledana in opravljen A-zavorni preizkus. Če pa strojevodja med vožnjo posumi, da je nekaj narobe, oziroma je slišal kakšne čudne zvoke, bo šel stvari preveriti in ugotovljene napake skušal odpraviti ter jih zabeležil v določen program za odpravo napak.

Kakšen program? Dnevnik vodenja?

Mi temu rečemo Maksima, v katerega vstopa strojevodja preko svojega uporabniškega imena in gesla. Program vsebuje mnogo stvari – od dnevnega pregleda, napak na vozilih, morebitnih predaj vozil v delavnico do poročila o nepravilnostih med delom. V program vpišeš številko vlečnega vozila in strojevodja lahko vidi vse, kar se je v preteklosti dogajalo z določeno garnituro ali vlečnim vozilom. Viden je tudi vozni red. Dostopamo lahko tudi do svojih urnikov dela. Ta zadeva je zelo priročna. Včasih smo morali vse te podatke vnašati ročno v en kup knjig in formularjev, zdaj pa je to digitalno urejeno na enem mestu. V voznoredni knjižici tudi vidimo, kateri strojevodja vozi določen vlak, kakšna mora biti hitrost vlaka na odsekih ter

posebnosti, ki se nanašajo na samo vožnjo – morebitne počasne vožnje zaradi poškodovanih tirov ali kretnic, predaja peronov, signalov, torej tehnične stvari.

Delavnik strojevodje je verjetno zelo razgiban, saj vlaki vozijo tudi ponoči. Kako potekata vaša delovni dan oziroma noč? Kakšne so razlike v delu ponoči ali podnevi? Kdaj vozite raje?

Imamo 12-urne izmene. V ljubljanski enoti se dnevna izmena začne ob 4. uri zjutraj in se zaključi ob 22. uri. Torej, če si ob 4. uri zjutraj začel, boš zaključil ob 16. uri popoldan. Če začneš delo ob 5. uri zjutraj, zaključiš ob 17. uri. Ker je 12-urna izmena, mora biti vmes najmanj 24 ur počitka in šele nato lahko potem nastopiš nočno izmeno. Kako je to vse skupaj videti: pridem v službo, pokličem nadzornika lokomotiv in mu javim, da sem prišel. Ker sem v potniškem prometu, že pred službo vem, kateri vlak bom vozil. V programu preverim, kdaj je bila garnitura nazadnje pregledana in opravim tehnični pregled in zavorni preizkus lokomotive in preizkus varnostnih naprav ter se pripravim na vožnjo vlaka. Vožnje lahko potekajo na več relacijah. Prvo vožnjo lahko opravim Ljubljana–Jesenice–Ljubljana in nato še Ljubljana–Litija–Ljubljana in potem ponovno na Jesenice. Vozni red oziroma delovno izmeno imamo izdelano za en mesec vnaprej in točno vemo, kakšne vlake bomo vozili. Sam vedno pred vožnjo pregledam vlak, da lahko potem sproščeno opravljam vožnjo. Prej sem pozabil dodati. Čeprav imamo 12-urne izmene, vlakov ne smemo voziti več kot 10 ur. To je predvsem zaradi varnosti, saj mora biti strojevodja spočit in zbran. Vmes je določen tudi čas za malico in čas za počitek. Dela se tudi ob sobotah, nedeljah in praznikih, saj vlaki, tako potniški kot tudi



tovorni, vozijo nenehoma. Prometa je sicer manj kot med tednom, toda železniški promet vseeno poteka.

Na kateri relaciji vozite? So na vašem območju morda kakšne posebnosti pri vožnji lokomotiv?

Nastopam v Ljubljani in vozim vse glavne proge in nekatere regionalne. Če gremo v smeri Kopra. Vozim v Šapjane, to je del hrvaške Istre, pot gre skozi Ilirsko Bistrico. Prav tako vozim do Kopra in Sežane. Na Gorenjsko vozim obe smeri, tako proti Jesenicam kot proti Kamni-

ku. Na Dolenjsko vozim smer Ivančna Gorica. Na Štajersko pa Maribor, Dobova in Podčetrtek. Najbolj specifična je Primorska proga v Koper. Ta pot je najbolj dinamična, saj ima največ vzponov in spustov. Tukaj gre za zelo strme vzpone, zaradi česar je dinamika vleke drugačna kot po ravnini. Pri potniških vlakih se glede hitrosti ne pozna, medtem ko je pri tovarnih vlakih zgodba drugačna. Na hitrost vlaka vplivajo naklon, teža tovora in vremenski pogoji. Če so tirnice mokre in mastne, prihaja do podrsavanja. Posledično je zaradi tega izkoristek

malo manjši ter hitrost nižja. To težavo rešimo tako, da priključimo na vlake dve lokomotivi. Spredaj je vlakovna, zadaj pa doprežna lokomotiva, a kljub temu je hitrost proti Kozini za od 5 do 10 kilometrov na uro manjša.

Katere vlake vozite ali ste vozili? Kateri je vaš najljubši in zakaj?

Vozim vse vlake, tako tovarne kot potniške. Raje vozim potniške vlake. Moj najljubši vlak je vlak 503/502, ki gre proti Koprju. Vožnja me vrne v čase šolanja, ko sem se kot mlad vozil

na tej relaciji. Moj najljubši vlak je Stadler Flirt garnitura 510 ali Kiss garnitura 313.

Kaj pomeni številka 313 ali 510?

Tri pomeni, da gre za električno garnituro in da lahko obratuje v omrežju treh kilovoltov, ena pomeni, da gre za potniški vlak in tri, da je tretja v seriji. Pet pomeni, da gre za večsistemsko garnituro, ki lahko deluje pod večjim številom omrežij. Ta lahko dela pod enosmernim tri kilovolte oziroma 15 ali 25 kilovoltov izmenične napetosti. Torej lahko gre tudi v Avstrijo in

Hrvaško. Ena pomeni, da gre za potniški vlak ...

Razlike med tovarnim in potniškim vlakom?

Razlike so ogromne sploh pri teži in dolžini. Zavorne poti so pri tovarnih vlakih daljše in speljava je precej počasnejša kot pri potniškem vlaku, tam poteka vse hitreje. Pri potniških vlakih je za razliko od tovarnih tudi ogromno postankov in med vožnjo je treba imeti vsekoli v mislih varnost ter udobje potnikov. Velika pazljivost je potrebna predvsem takrat, ko potniki izstopajo in vstopajo. Na peronih izstopa tudi sprevodnik, kjer ga strojevodja iz kabine opazuje preko kamere, ogledala, ali pa enostavno pogleda ven skozi okno. Nato sprevodnik oznani signalni znak pripravljeno za odhod, nakar dam soglasje za zapiranje vrat. Ko se vrata zapro, lahko vlak nadaljuje svojo pot.

Nadzorna plošča ima mnogo gumbov in parametrov, ki spremljajo hitrost, navigacijo, upoštevanje prometnih signalov in drugih varnostnih navodil ... Kako se znajdete ob tej veliki nadzorni plošči, polni informacij?

Nekatere stvari pri izkušenem strojevodji postanejo rutina. Na lokomotivah ali garniturah vsak zvok nekaj pomeni in tega se strojevodja navadi ter priuči. Jaz recimo točno vem, kdaj se bo recimo prižgal kak kompresor ali ventilacija, kdaj se zapre in odpre glavno stikalo in tako naprej. Izkušen strojevodja tudi približno sam ve, koliko je napetosti v glavnem vodu zaradi frekvence motorja. Seveda pa je treba vse stvari vedno redno spremljati. Na vozilih je treba pozorno spremljati tlak v pnevmatskem vodu in posodah ter stanje baterij ... Na vozilih novejšega tipa pa se motnje in napake izpisujejo na diagnostičnem monitorju, za večje je celo zvočno opozorilo,

tako da strojevodja točno ve, kako odreagirati. Ključna zadeva, ki jo je treba spremljati, je hitrost. Na novih vozilih je integriran tempomat, ki lahko sam uravnava hitrost in dodaja ali odvzema vlečno silo ter tudi sam zavira. Pri lokomotivah starejšega tipa pa strojevodja hitrost uravnava sam. Najvišja hitrost vlaka je odvisna od tehničnih sposobnosti proge in signalnovarnostne naprave ter je določena v voznoredni knjižici. Če se hitrost zmanjša za 20 kilometrov na uro ali več, se ta predsignalizira.

Delo strojevodje v očeh javnosti deluje tako čarobno in privlačno. Vendar je to delo, ki je zelo odgovorno in zahteva natančnost, zanesljivost ter sposobnost hitrega odzivanja na različne situ-

acije med vožnjo vlaka. Varovanje varnosti potnikov, tovora in samega osebja je ključna prioriteta v tem poklicu.

Preden nastopiš poklic strojevodje, se moraš zavedati odgovornosti dela, ki ga prevzemaš. Odgovornost ne izgine nikoli. Zavedati se moraš, kaj počneš in kako boš to počel. Na delovnem mestu moraš biti spočit, da je tvoja zbranost na najvišji možni stopnji, ker lahko le na takšen način opravljaš delo zanesljivo. Tukaj prostora za napake ni, saj se lahko te zaključijo tragično. Pri samem opravljanju dela moraš biti tudi do neke mere sproščen, saj če si ves čas pod stresom, lahko zaradi psihičnih blokad hitro pride do napake. Moraš biti samozavesten in sproščen, pa vendarle ne preveč. Ime-

ti moraš en pameten pristop, ker odgovornost je velika. Kot strojevodja moraš opraviti, kot mu sam pravim, strojevodski minimum, da lahko opravljaš varno vožnjo vlaka. Dosleden je treba biti pri tehničnem pregledu in zavornem preizkusu vlaka. Med vožnjo tako kot pri vožnji z avtomobilom ne smemo uporabljati telefona. Uporaba družbenih omrežij med vožnjo je prepovedana, kar je tudi prav. Če pride do izrednega dogodka, lahko preiskovalci zahtevajo pregled telefona. Strojvodja mora biti tudi 0,0, torej brez prisotnosti alkohola v krvi.

Ali vam je v spominu ostal kakšen posebno pozitiven dogodek, na katerega najprej pomislite?

Zagotovo je to trenutek, ko

smo prejeli nove Stadlerjeve garniture. Izjemno rad jih vozim in občudujem, saj res nudijo visoko stopnjo udobja.

Vlakovni promet je promet, ki je najmanj odvisen od vremena. Vendar v zadnjem času prihaja do različnih vremenskih ekstremov, ki lahko vplivajo tudi na vožnjo vlakov. Kako se temu prilagajate?

Na strojevodjo najbolj vplivata megla in žled. Če je napovedano obilno deževje, točno vemo, kje lahko prihaja do kakšnih nevarnosti, kot je recimo poplavljanje proge. Strojvodja izvaja vožnjo vlakov, dokler pogoji to dopuščajo.

Kot strojevodja komunicirate s kontrolnim centrom in drugimi železniškimi enotami. Kako poteka ta komunikacija?

Imamo GSM-R. GSM je kratica za Global System for Mobile, celični sistem. Pri železnica pa imamo zraven še črko R, ki pomeni Railways, torej železnice. GSM-R je torej celični komunikacijski mobilni sistem, preko katerega mi vzpostavljamo komunikacijo ali s prometnikom ali z vođenjem prometa ali drugo lokomotivo in drugimi. Preko tega sistema obveščamo pristojne o posebnostih ali nepravilnostih v železniškem prometu, če pride do kakšnih izrednih dogodkov ...

Kako pristopate k vzdrževanju visokih standardov varnosti in učinkovitosti med vožnjo?

V Sloveniji imamo izjemno varno signalnovarnostno napravo in posledično imamo zelo malo nesreč. Veliko se pogovarjamo in varnosti dajemo zelo velik poudarek. Imamo postopke, ki preprečujejo nastanek nesreč. Če strojevodja, prometnik, progovni prometnik, preglednik vagonov in ostali izvršilni delavci, ki sodelujejo pri izvajanju

prometa vlakov, upoštevajo predpise, je možnost, da pride do nesreče, izjemno majhna. Na Slovenskih železnicah imamo zelo visoko stopnjo varnosti.

Kako potekajo izobraževanja? Ali delate »vozniški izpit« za vsak vlak posebej, obstaja univerzalno dovoljenje?

Potem ko oddaš prošnjo in si izbran, dobiš napotnico za zdravniški pregled, ki je dokaj zahteven. Moraš biti v dobri psihofizični kondiciji in zdrav. Če opraviš zdravniški pregled, pristopiš k teoretičnemu delu, ki traja nekje šest mesecev. Uspešno opravljenemu teoretičnemu delu, ki je zahteven in vsebuje veliko izpitov, sledi praktični del, torej vožnja vlakov. Nato skupaj z mentorjem pod nadzorom zvoziš zahtevane ure in kilometre in nare-

diš izpitno vožnjo. Ne obstaja univerzalno dovoljenje kot pri avtomobilu, ampak je treba narediti izpit za vsako vozilo posebej, saj se lokomotive med seboj razlikujejo. Nekatere stvari so podobne, ampak so izvedbe različne in tudi posluževalni elementi so različni.

Morda še za na konec. Nasvet za vse, ki si želijo postati strojevodje.

Prva stvar. Če človek ne prenese velike odgovornosti, potem poklic strojevodje ni zanj. Druga stvar. Gre za izjemno razgiban delovni čas, saj vlaki ponoči ne počivajo. Tega ne zmore vsak. Če se že med izobraževanjem pojavijo dvomi in nelagodje, potem je bolje, da se takšen kandidat odloči za drugačen poklic. Pod nekim stresom opravljati službo strojevodje enostavno ne gre.



“ Za opravljanje varnega in urejenega železniškega prometa mora vedno biti prisotna visoka stopnja zbranosti in koncentracije, ne glede na ure in leta, ki si jih že prevozil.



[Nagradna igra]

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

Nagradno vprašanje je:



Katerega leta je bil zgrajen štiri tirni nadvoz nad Dunajsko cesto?

a) 1963

b) 2024

c) 1962

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 23. februarja 2024**, 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, 26. februarja 2024**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili s stekleničko za vodo.

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.
Pooblaščenec 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 omejitev obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.

Po skoraj 30 letih nova podoba uniform Slovenskih železnic

Skoraj 30 let so bili prometniki, sprevodniki, vodje vlakov, kontrolorji in prodajalci prepoznavni v uniformah v petrolejsko modri barvi. Od 10. decembra pa osebje Slovenskih železnic prepoznamo po novih uniformah v temno modri barvi, ki prinaša modernejši, elegantnejši videz, material pa omogoča še bolj enostavno vzdrževanje.



Sprememb na železnici je zadnja leta precej. Najbolj vidno izstopajo prenovljene železniške postaje, številni novi vlaki, digitalne rešitve, kot so npr. kartomati, itd. Z novim voznim redom v decembru pa je prišla še ena pomembna in vidna sprememba – nove uniforme osebja Slovenskih železnic.

Slovo od obstoječih uniform v petrolejsko modri barvi vseeno za nas železničarje po skoraj 30 letih ni bilo enostavno. Slovenske železnice smo podobo teh uniform uvedle po osamosvojitvi Slovenije, v letu 1994. Takrat je nastal tudi znan logotip Slovenskih železnic, ki si ga je zamislil arhitekt Nino Kovačević.

Na železnici imamo predpisan red tudi pri oblačilih, tako z uniformami zaposlenih, ki so v stiku s potniki, kot tudi za delovno osebje, ki ima predpisana ustrezna zaščitna oblačila. Slovenske železnice smo celostno grafično podobo posodobile v letu 2021, v večini so bili elementi le malenkostno spremenjeni, modernizirani, v največji meri pa je sprememba vidna pri uniformah zaposlenih. Priročnik o Celostni grafični podobi ima skupaj več kot 220 strani in nekaj čez 20 strani je namenjenih celostni podobi delovnih oblačil in uniform.



Nove službene obleke vključujejo temno modre hlače ali krilo, belo srajco z modrimi dodatki v gumbih, na ovratniku in rokavih, modri suknjič in modro bundo iz nepremočljivega materiala z všito kapuco. Moški del uniforme je tudi svetlo modra kravata, ženski del uniforme pa je svetlo modra rutka s potiskom logotipa. V ovratnik in rokave je všita kontrastna tkanina z drobnim vzorcem v modrih kontrastnih odtenkih. Kontrolorji (spremljevalno osebje na vlakih) imajo tudi modro kapo, prometnice in prometniki pa rdečo kapo. Na vseh delih uniforme, razen na hlačah in krilu, je vezen srebrni emblema logotipa Slovenskih železnic.

Poleg videza pomembna tudi udobnost uniform

Nova podoba službenih uniform Slovenskih železnic prinaša modernejši in elegantnejši videz. In ker je pri poklicih prometnika, osebja za spremljavo vlaka in prodajalcev poleg videza ključno, da so oblačila udobna in praktična, je bilo to pomembno vodilo pri izbiri novih uniform. Nove uniforme so tako iz materiala, ki poleg udobja omogoča še praktično vzdrževanje. So v celoti pralna doma, v pralnem stroju, izdelanem za domače gospodinjstvo.

Srajca je izdelana iz tkanine, ki zagotavlja konstantno idealno telesno temperaturo 37,5 stopinje Celzija. Tehnologija 37.5® omogoča visoko udobnost oblačil. Ta tehnologija deluje kot termostat s telesom. 37.5 delci absorbirajo infrardečo energijo, ki seva iz telesa, in če sta prisotna vlaga ali znoj, pospešijo izhlapevanje. Če ni vlage ali znoja, pa delci IR energijo akumulirajo in ohranjajo toploto. Srajce so prav tako pralne v pralnem stroju.

Pred izbiro nove podobe smo na delovnih mestih sprevodnik, vodja vlaka, prodajalec in prometnik izvedli testiranje službenih oblek v dejanskih pogojih (med opravljanjem službenih obveznosti). Sodelavci, ki so bili za testiranje naključno izbrani (po različnih konfekcijskih številkah in zgradbah telesa), so podali pozitivne povratne informacije glede samega videza, počutja ob nošenju, materiala.



Trajnostno vodilo Slovenskih železnic

Slovenske železnice posebno pozornost namenimo trajnosti in odgovornosti do okolja. Ob menjavi službenih uniform bomo na Slovenskih železnica starim odsluženim uniformam dali novo življenje s predajo oblačil v ponovno predelavo. Nekaj kosov petrolejsko modre uniforme pa je prav posebno mesto dobilo v Muzeju Slovenskih železnic v Ljubljani, ker hranijo bogato zgodovino uniform in drugih eksponatov zgodovine železnic na slovenskem ozemlju.

Uniforme Slovenskih železnic pri svojem delu uporablja več kot 1000 zaposlenih

Uniforme Slovenskih železnic pri svojem delu uporabljajo poklici prometnik, spremljevalno osebje vlaka (sprevodnik, vodja vlaka), kontrolor in prodajalec. Poklici spremljevalno osebje vlaka (sprevodnik, vodja vlaka), kontrolor in prodajalec so zastopani v družbi SŽ – Potniški promet. Skupaj predstavljajo 512 zaposlenih v potniškem prometu. V družbi SŽ – Infrastruktura ima predpisano uniformo poklic prometnika, skupaj je to 587 zaposlenih. V celotni skupini Slovenskih železnic tako pri svojem delu uporablja uniformo več kot 1000 zaposlenih.

Prehod s petrolejsko modrih uniform na temno modre je za vse nas železničarje pomemben in tudi čustven dogodek. Pod temi uniformami smo zapisali nešteto zgodb. Nešteto zgodb pa nas čaka tudi z novimi uniformami, ki sledijo primarni barvi naše blagovne znamke, modri. Vsem zaposlenim, ki ste si nadeli novo uniformo, želimo, da jo nosite udobno in s ponosom.



Železniške uniforme na Slovenskem

Osebe s posebnimi pooblastili, uradne osebe, morajo nositi uniforme, da so prepoznavne. Če kje, tukaj velja rek, da obleka naredi človeka – uniforma podeli osebi veljavo in samozavest, psihološko vpliva na nosilca, da se vede bolj odgovorno kot v civilu. Slehera uniforma šteje za častno oblačilo in zahteva od nosilca, da z njo primerno ravna, v prvi vrsti mora biti čista in urejena ter pravilno nošena (suknjič zapet, kapa v predpisanem položaju ...) Tudi na železnici je tako, že od nekdaj. Nadvse zanimivo je opazovati, kako so se uniforme spreminjale skozi čas, tudi na Slovenskem.

Prve železniške uniforme na Slovenskem so se pojavile v času Avstro-Ogrske. V Donavski monarhiji so prve železnice okoli leta 1860 popolnoma privatizirali, čeprav je glavne proge zgradila država, nekaj manj pomembnih pa so zgradile in posedovale zasebne družbe (popolna privatizacija je trajala približno od 1860 do 1884, ko so ponovno ustanovili Cesarsko kraljeve državne železnice, kkStB, ki so postopoma vključile vse manjše železnice). Še pred tem so že uvedli uniforme, pri čemer so se zgledovali po mornarici – za suknjič so uporabili elegantni kroj za »Flottenrock«, flotni, mornariški suknjič. Seveda so se železniške družbe morale razlikovati med seboj, a uniforme so bile pri vseh enake – različne



so bile le oznake na kapah in na gumbih. Uniforme posamezne železnice pa so se razlikovale tudi med seboj glede na rang oziroma položaj nosilca. To »adjustiranje« je bilo nadvse temeljito in podrobno, tako da se je v tem pregledu treba omejiti le na pglavitne vrste. Na srečo smo imeli v Sloveniji vrhunskega strokovnjaka na tem področju, to je bil Mariborčan, muzealec dr. Sergej Vrišer (1920–2004), ki je leta 1991 napisal odlično knjigo* na to temo, posvečeno civilnim uniformam na Slovenskem (pred tem je že napisal knjigo o vojaških uniformah pri nas). Avtor tehle vrstic je imel to srečo, da se je lahko z njim posvetoval. Njegove lastnoročne risbe so neprekosljive, so oboje: povedne in lepe. Objavljamo izvleček iz knjige, ki najbolje ilustrira prvo obdobje železniških uniform pri nas.

Poleg delovnih uniform so v Stari Avstriji predvideli tudi posebno gala uniformo za praznične dogodke. Zelo bogato so jo okrasili, dodali pa so tudi paradno sabljo – ne kakršne koli, temveč železniško, okrašeno s krilatimi kolesi. Menili so, da mož brez orožja nima prave veljave. Železničarji so takrat uživali povsem drugačen ugled kot danes, saj so nekoč na primer vaške »stanove« predstavljali župnik, župan, šef postaje – in morda še učitelj.

Leta 1884 je nastopilo podržavljanje, saj manjše železniške družbe niso bile sposobne preživeti. Le dva velika zasebna sistema sta se obdržala do razpada Avstro-Ogrske: Južna železnica (SB) pri nas in podobno velika železniška družba StEG, ki je segala od severozahoda do jugovzhoda monarhije. V Ljubljani sta se srečala sistema Južne železnice na glavnem kolodvoru in Državnih železnic na Gorenjskem kolodvoru. »Državni železničarji« so na kapah nosili veliko krilato kolo s cesarsko krono na vrhu, na gumbih pa državni grb, medtem ko so »Južni železničarji« na kapah nad majhnim krilatom kolesom nosili kokardo z monogramom SB (Südbahn), ta je bil tudi na gumbih.



Gala uniforma železniškega uradnika 1891–1918



Uniforma C. kr. avstrijskih državnih železnic



Uniforma Južne železnice

Ta za mnoge prelepi »včerajšnji svet«, kakor je zapisal Štefan Zweig, je minil v krčih prve svetovne vojne. V novo nastali državi južnih Slovanov so Jugoslovanske državne železnice uvedle uniforme po zgledu srbske vojske. Tudi v tej dobi je mogoče občudovati številne variante in podvariete, ki so se razlikovale tako glede na položaj nosilca kot tudi na letni čas. Dr. Sergej Vrišer je tudi to obdobje prelepo ilustriral:



Povejmo še, da so nosili na kapah krilato kolo in pod njim kokardo, ki je imela pri prometnikih, ki so bili državni uslužbenci, jugoslovanskega dvoglavega belega orla, pri nameščencih pa zlatorumeno krilato kolo. Pri najnižjem rangi, služiteljih, je bilo krilato kolo na kokardi srebrne barve, na vrhu kape pa je bilo pločevinasto krilato kolo, ki je bilo pri dveh višjih kategorijah vezeno in opremljeno z bleščicami. Zelo nazorno nam to pokaže izvelek iz prodajnega kataloga iz leta 1939, ki ga je celjski veletrgovec Stermecki razpošiljal po vsej Jugoslaviji (zato je besedilo samo v hrvaščini).

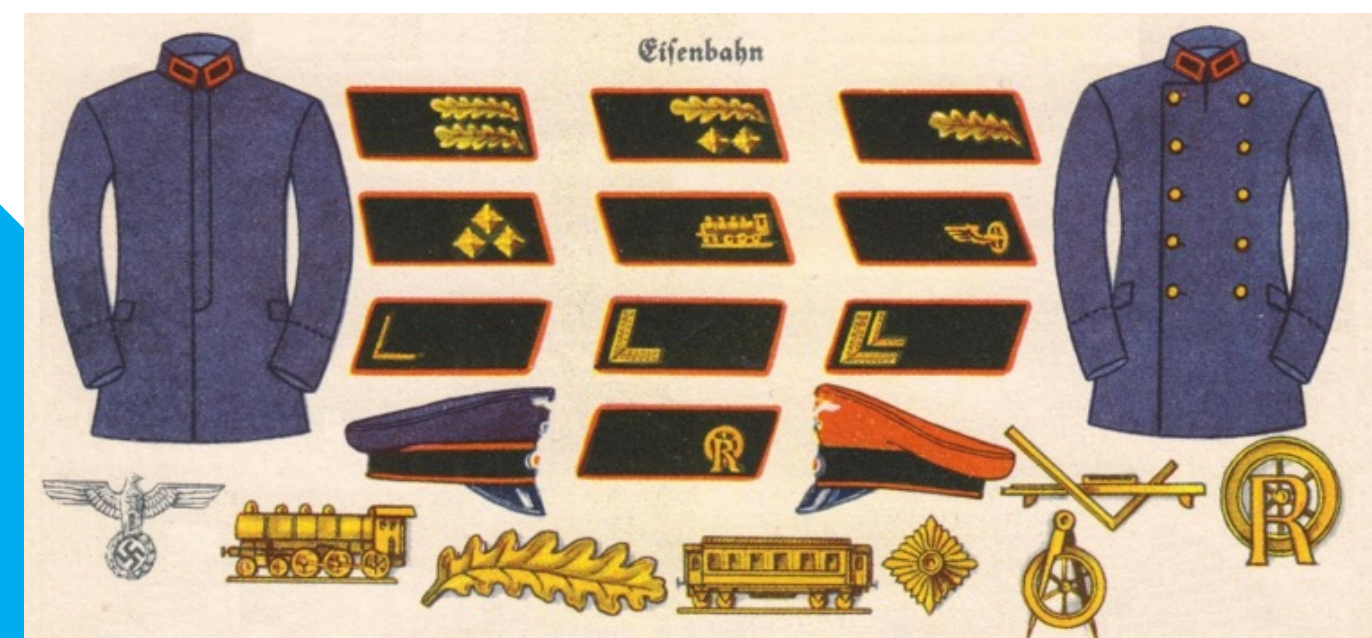
227-1 Posrebrene metalne značke za kape železničarske služitelja. Propisno izrađene, komad . . Din 1.75	227-2 Posrebrene, propisne metalne značke za ovratnike železničara - služitelja, par Din 2.—	227-3 Posrebrene metalne dugmeta za železničarska odela, promer mm 14 22 komad Din 1.— 1.50	227-5 Srebrom vezene značke za ovratnike železn. zvaničnika, par Din 6.—	227-7 Srebrom vezene značke za kape železn. zvaničnika, kom. D.6.—
		227-4 Pozlaćena, pr. mm 14 22 komad Din 1.— 1.50	227-6 Iste, ali zlatom vezene, za železničarske činovnike, par . . Din 6.—	227-8 Zlatom vezene, za železničarske činovnike, kom. Din 6.—

Domnevati je treba, da so železničarji sami kupili uniformo iz zaloge pri trgovcu, saj Stermecki na drugih straneh ponuja še »predpisano železniško kapo« in »predpisano železniško uniformo«, pa tudi našitke, ki so na rokavu označevali položaj nosilca. Verjetno jim je železnica ta strošek povrnila, pri čemer je bilo točno določeno, koliko časa je imetnik dolžan uniformo nositi in vzdrževati, preden je upravičen do nove.

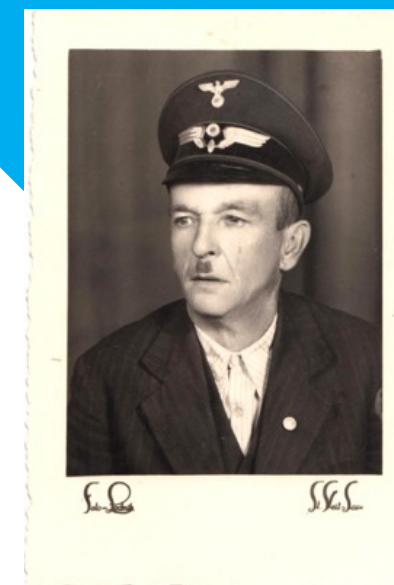
Druga svetovna vojna je pometla tudi s tem svetom. V obdobju med obema vojnama so tudi v Nemčiji nenavadno pestro oblikovali svoje železniške uniforme, ki so jih potem v vojnih razmerah, čeprav nekoliko poenostavljene, uvedli tudi pri nas. Bolj praktični Italijani so pustili v rabi jugoslovanske, le da je kokardo nadomestil pločevinasti znak italijanskih železnic FS s krono na vrhu – Italija je bila takrat še kraljevina.



Prometnik JDŽ med obema vojnama



Uniforme nemških državnih železnic DRB od leta 1934 dalje



Uniforma Nemških železnic med 2. sv. vojno



Prometnik v Črnomlju pod Italijani

Posebno zgovorna se zdi uniforma Nemških železnic (DRB), ki kaže zavednega pripadnika nacistične Nemčije, opremljenega celo s hitlerjevskimi brčicami, pod sliko pa beremo, da jo je posnel fotograf Lednik v Šentvidu na Savi. Železničar se je očitno v skrbi za kariero priljnil stranki.

V novi Jugoslaviji so bile že leta 1948 uvedene nove železniške uniforme, nekako po sovjetskem vzoru bogato okrašene z epoletami in položajnimi oznakami. Naj zopet pokličemo na pomoč ilustracijo, ki jo je pripravil dr. Vrišer:



Pravilnik iz leta 1948 je izredno natančno določal, kakšne morajo biti nove uniforme. Med drugim je predpisal, da se morajo rombi na ovratnikih in epolete na ramah razlikovati po barvi glede na delovno področje nosilca:

Rdeča: Prometno-transportna služba

Modra: Služba za vleko

Zelena: Služba za vzdrževanje in gradnjo

Črna: Delavniška služba, tiskarna, impregnacija pragov

Svetlo modra: Služba za zveze

Vijoličasta: Vse ostale službe (npr. uprava JDŽ)

Pravilnik je predvideval epolete za »čine« osmih stopenj – od pripravnika do glavnega direktorja –, ki so bile označene s podolžnimi in različno širokimi prečnimi trakovi zlate barve in z različnim številom majhnih krilatih kolesc, »tičkov«. Poleg tega je pravilnik vseboval še položajne oznake, sestavljene iz različnega števila in debeline trakov zlate barve (vrhni trak je bil vedno zlomljen navzgor v obliki narobe obrnjene črke V). Te oznake so bile prišite na spodnjem zunanjem delu rokavov. Deset stopenj je označevalo položaje od šefa enote pa vse do generalnega direktorja.

Zaradi nepraktičnosti so leta 1952 epolete odpravili, sicer pa so se te uniforme s položajnimi oznakami obdržale do leta 1968, ko so jih nadomestile dosti enostavnejše, brez oznak ranga ali položaja, te pa so leta 1978 ponovno nadomestile prav tako enostavne uniforme, ki pa so bile sodobnejšega kroja. A prve povojne uniforme so bile železničarjem tako všeč, da so se jim težka odrekli. Mnogi so jih nosili kljub novim, ki so prišle v uporabo, marsikdo si jo je shranil doma in jo oblekel ob posebnih priložnostih, celo železniški upokojenci so se ob praznovanjih radi ponašali z njimi.

V novi Jugoslaviji se je uveljavil železniški grb, ki je po mnenju avtorja tehle vrstic sploh najlepši na svetu. Še preden so nove grbe in uniforme dobavili v zadostnem številu, so si nekateri pomagali sami in si grb izvezli, v tem prehodnem času pa so nosili starojugoslovanske uniforme in kape.



JDŽ zasilni znak



Zasilni znak JDŽ 1945–48



JDŽ-JŽ zlati znak 1948–68

Leto 1968 je bilo za direkcijo Jugoslovanskih železnic primerno, da uvedejo nove, posodobljene in poenostavljene uniforme – brez slehernih okrasov. Še celo gumbi na suknjiču so izgubili krilato kolo. Na kapo in prsni žep suknjiča pa je prišel nov znak, močno stilizirano krilato kolo z monogramom JŽ. Uniforme so postale nezanimive. V uporabi so bile do leta 1978, ko so jih ponovno posodobili in pri tem predvsem uvedli nov znak, ki se je po vsebini naslanjal na prvi povojni znak, bil pa je izvezen. Krilato kolo je ponovno obkrožal lovorjev venec, ki je na vrhu objemal rdečo zvezdo (menda so ugotovili, da prejšnji znak ni bil primeren prav zato, ker mu je ta manjkala), na dnu pa je bil stilizirani monogram JŽ. Zgornji del čepice pa je bil po novem mehek.



Znak JŽ 1968–78, izvezen



Znak JŽ 1978–91, fino izvezen



Uniforma, uvedena leta 1968

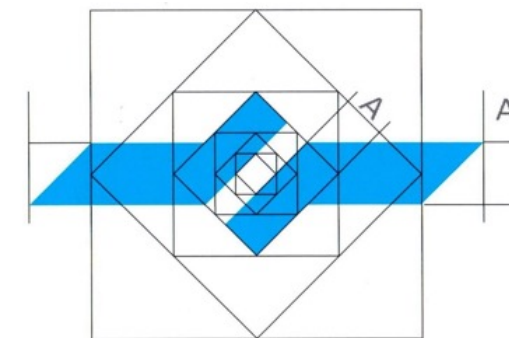


Uniforma, uvedena leta 1978

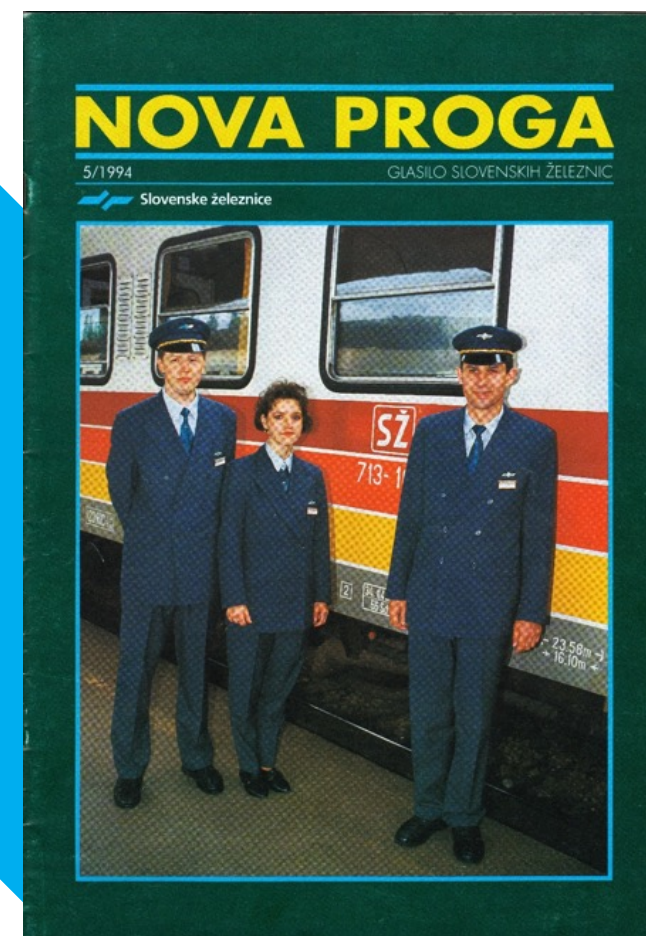
Po osamosvojitvi Slovenije so železničarji s svojih kap takoj sneli znake Jugoslovanskih železnic. Da bi se vedelo, kdo so, so dali na hitro izdelati zasilni znak – krilato kolo, ki je bilo po obliki in dimenzijah posneto po krilatem kolesu prvega povojnega znaka. Po nastanku Slovenskih železnic so bile leta 1994 uvedene tudi nove, popolnoma drugačne uniforme – temno modro barvo blaga je zamenjala petrolejsko modra, kape so postale mehkejše, višji rang (šefi postaj, vlakovodje ...) pa se razlikuje od drugih le po zlatorumenem obšivu ščitka na kapi. Novi znak Slovenskih železnic je oblikoval arhitekt Nino Kovačevič. Treba je vložiti nekaj napora, da v njem prepoznate stilizirano krilato kolo. A znak je lep, zanimiv in se je uveljavil.



Začasni znak SŽ 1991-94



Znak SŽ – konstruiranje, CGP priročnik 2000



Maja leta 1994 so na naslovnici revije Nova proga predstavili nove uniforme.

Ugotoviti je mogoče, da so od vseh povojnih uniform najdlje ostale v uporabi prav nove uniforme SŽ. Res pa je, da bolj spominjajo na civilno oblačilo v primerjavi z »vojaškimi« kroji po sovjetskem vzoru iz leta 1948. Katere so lepše, pa je stvar okusa, o čemer se, kot vemo, ne razpravlja.

Zgodovinski pregled železniških uniform na Slovenskem je seveda zelo nepopoln, saj ne more naštevati vseh delovnih, zaščitnih, zimskih in deževnih službenih oblačil ter kap in čelad, ki tudi na neki način osebje uniformirajo, pa tudi ne varnostnih jopičev z znakom SŽ, ki jih morajo nositi vsi, ki se gibljejo v progovnem pasu. Tudi navajanju različnih ženskih oblačil in pokrival se je bilo treba zaradi preglednosti odpovedati. Sploh pa danes nosi uniforme samo še tisto osebje v izvršilnih službah, ki ima neposreden stik s potniki.

*Sergej Vrišer: Uniforme v zgodovini II, Civilne uniforme na Slovenskem, izdala in založila Znanstveni inštitut Filozofske fakultete v Ljubljani in založba Park Ljubljana, Ljubljana, 1991

Na drugem tiru doseženi trije ključni mejniki



Na največjem infrastrukturnem projektu v državi so konec leta 2023 obeležili tri pomembne dogodke: dokončala so se glavna gradbena dela na dveh viadukih Gabrovica in Vinjan ter zaključila notranja obloga na zadnjem predoru na trasi – predoru Škofije (T8).

Zaključek vseh treh objektov do konca leta 2023 je bil nujen zaradi črpanja evropskih nepovratnih sredstev v višini 80 milijonov evrov. Drugi tir je sicer 27 kilometrov dolga železniška proga, ki jo sestavlja sedem predorov in trije viadukti.

Slavnostna otvoritev viadukta Gabrovica

Dokončanje glavnih gradbenih del na viaduktu Gabrovica je družba 2TDK obeležila s slavnostnim dogodkom, kjer so povabljeni nagovorili Matej Oset, generalni direktor 2TDK, Jerneja Jug Jerše, vodja Predstavništva Evropske komisije v Sloveniji, Alenka Bratušek, slovenska ministrica za infrastrukturo ter predsednik vlade Republike Slovenije Robert Golob.

Predsednik vlade je v govoru poudaril, da ko se združijo znanje, srčnost in dobra organizacija, takrat nobena prepreka ni prevelika, da je ne bi mogli premostiti. »Letos so nas prizadele najhujše poplave v zgodovini, a nikoli nismo razmišljali o tem, da bi zmanjšali investicije v železniške infrastrukturne projekte ali drugi tir.« Ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek je dejala, da je projekt velik uspeh projektantske, gradbene in inženirske stroke ter da je zdaj treba še celoten projekt izvesti v zastavljenih rokih.

Generalni direktor 2TDK Matej Oset pa je povedal, da je drugi tir veliko več kot le gradbeni podvig, ampak gre za naložbo v gospodarsko rast, trajnostni razvoj in povezovanje ljudi. »Viadukt Gabrovica ni le most iz betona in jekla, ampak je tudi most h gospodarskemu razvoju. S povečano dostopnostjo se odpirajo nove priložnosti za podjetnike in trgovce, ki bodo okrepili naše gospodarstvo.«

Viadukt predstavlja najbolj fotogeničen del železniške proge Divača–Koper, premošča Osapsko dolino in v dolžino meri 416 metrov. Poteka pod črnokalskim avtocestnim viaduktom, stebri v višino merijo od 13 do 64 metrov. Avtor viadukta Marjan Pipenbaher si je viadukt zamislil na način, da je videti tako, kot da pod avtocestnim viaduktom švigne hitri vlak, saj so okrogle vdolbine videti kot okna na vlaku. Voziščna konstrukcija je sestavljena iz 13 segmentov, ki so v povprečju dolgi 32 metrov. Vseh 13 se je moralo nariniti na stebre viadukta, narivalo se jih je iz smeri Kopra proti Divači.

Viadukt Gabrovica je zdaj zgrajen, manjkajo pa še tiri in vsa oprema, ki je potrebna, da bodo leta 2026 po progi in po tem viaduktu lahko zapeljali prvi vlaki.



Železniški viadukt Gabrovica poteka pod črnokalskim avtocestnim viaduktom



Slavnostno odprtje viadukta Gabrovica

Dokončana tudi voziščna konstrukcija viadukta Vinjan

Konec leta je bil zabetoniran tudi zadnji vezni segment na viaduktu Vinjan. Gre za najdaljši viadukt na trasi drugega tira, ki meri 620 metrov, gradnja pa je zahtevala delo na visoki višini, ki je bilo v veliki meri odvisno od vremenskih razmer. Pri viaduktu se razmerje razponov in višin stebrov približuje razmerju zlatega reza, tako da viadukt v prostoru deluje umirjeno in skladno.

Viadukt Vinjan je prvi železniški viadukt v Sloveniji, ki smo ga gradili s tehnologijo prostokonzolne gradnje. Gradnja se je začela spomladi 2022, na viaduktu pa morajo izvajalci zdaj narediti še robne vence ter protivetrno in protihrupno zaščitno ograjo.



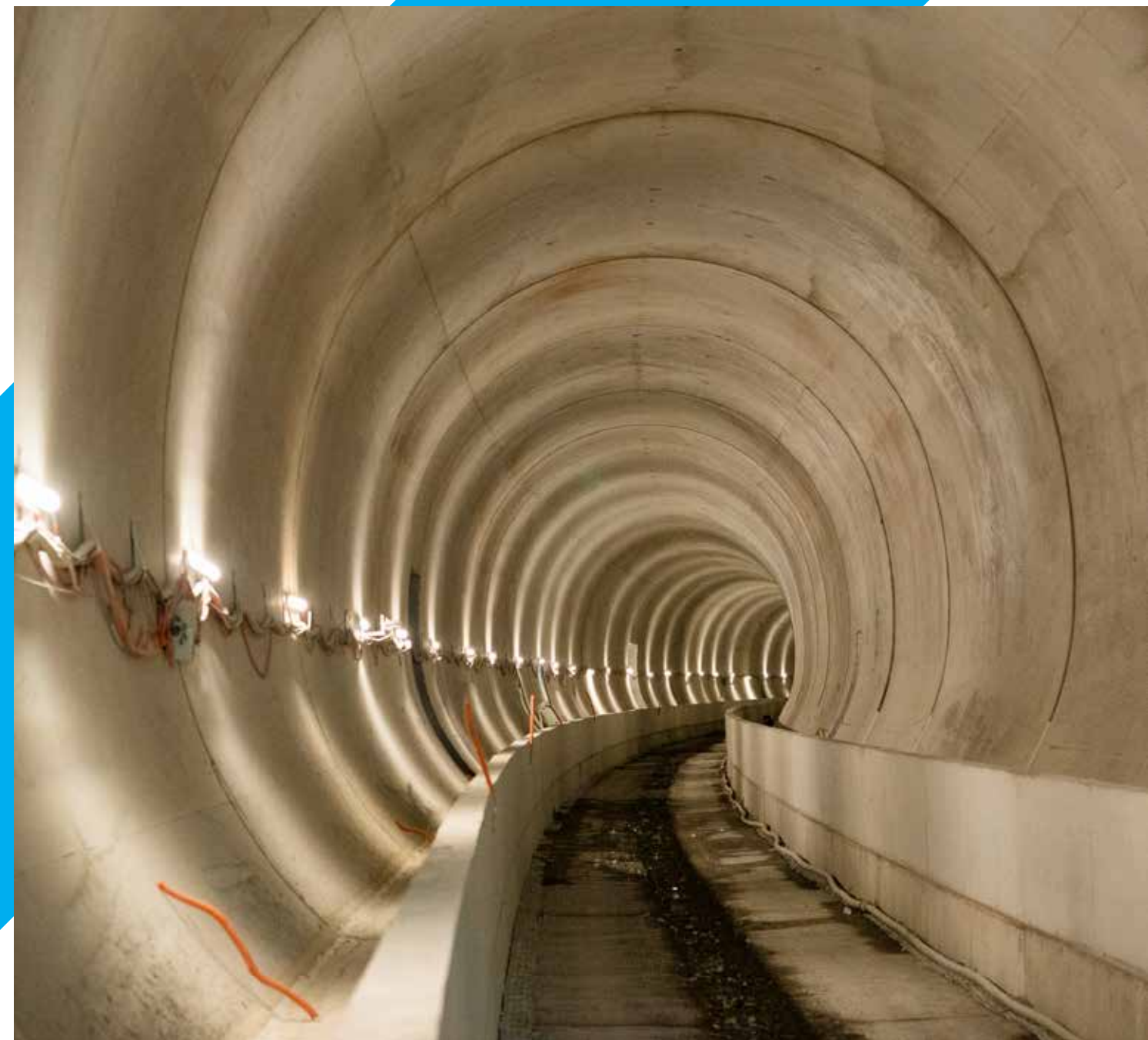
Voziščna konstrukcija viadukta Vinjan je zaključena

Zaključek notranje obloge v zadnjem predoru na trasi

Celotna trasa drugega tira železniške proge Divača–Koper predvideva kar sedem predorov, ki skupaj s servisnimi in izstopnimi cevmi merijo 37,4 kilometra. Predor Škofije (T8) je enotirni železniški predor, ki je dolg 3808 metrov, z vzporedno servisno cevjo, ki meri 10 metrov več. Gre za najdaljši predor na spodnjem odseku trase in tretji najdaljši na celotni trasi nove železniške proge Divača–Koper.

V predoru Škofije so se dela na izkopu in podpiranju predora pričela septembra 2021, preboj predora je bil marca 2023, konec leta 2023 pa se je zaključila notranja obloga predora. Z dokončano notranjo oblogo je dobil predor prepoznavno obliko, saj daje obloga podzemnemu prostoru enoten videz in gladko površino.

Izvajalec mora zdaj izvesti še ostala betonska dela (kinete za kabelsko kanalizacijo, preostanek sistema odvodnjavanja ...). Gre za drugi predor na trasi drugega tira, kjer je zaključena notranja obloga predora – ta dela so že bila v celoti izvedena v predoru Mlinarji (T7).



V predoru Škofije (T8) je zaključena notranja obloga

Podpis posojilne pogodbe z Evropsko investicijsko banko

Drugi tir je investicija, vredna dobro milijardo evrov, za sofinanciranje drugega tira pa je Evropska investicijska banka z družbo 2TDK 8. decembra podpisala pogodbo za posojilo v višini 250 milijonov evrov. Podpredsednik EIB Kyriacos Kakouris je ob podpisu povedal: »Kot podnebna banka se zavedamo vse večje pomembnosti železniškega prometa, ki nam narekuje prehod proč od cestnega prometa. Projekt je povsem usklajen s prometno politiko EU in zeleno agendo ter pomembno prispeva k doseganju ciljev trajnostnega razvoja.« Marko Brezigar, direktor družbe 2TDK, je dejal, da je vesel, da je banka prepoznala pomembnost projekta ne samo za Slovenijo, ampak tudi za širšo regijo ter da je podpis pogodbe dokaz, da družba 2TDK projekt drugega tira upravlja pregledno in stroškovno učinkovito.

Podpis posojilne pogodbe se je zgodil ob prisotnosti ministrice za infrastrukturo Alenke Bratušek, ki je poudarila, da je projekt na pravi poti do uspeha. »Izgradnja drugega tira med Divačo in Koprom je bistvena za krepitev poveztljivosti v širši evropski regiji. Prispeva k njeni večji konkurenčnosti in mobilnosti prebivalstva. Še zlasti pa bo od zelo dolgoročnega posojila pod ugodnimi pogoji Evropske investicijske banke, naše skupne finančne ustanove, imela koristi Republika Slovenija.«

Posojilo EIB je dano pod ugodnimi pogoji, dopolnjuje pa ga financiranje iz Instrumenta za povezovanje Evrope in kohezijskih skladov.



Podpis posojilne pogodbe v vrednosti 250 milijonov evrov med EIB in 2TDK

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do petka, 23. februarja 2024, 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, 26. februarja 2024.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno križanko, bomo nagradili s stekleničko za vodo.

				AVTOR: MATJAŽ HLADNIK	ZUNANJI DEL UŠESA	DEBELA PALICA	RUSKI IGRALEC VIDOV	NOŽ Z ZAKRIV-LJENIM REZILOM ZA TRTE		GLAS	POGAŠENI DELCI PREMOGA, UGASEK	TV VODI-TELJICA (ALENKA)	BISTVO, SMISEL	ANNIE LENNOX
				STROGA SOLSKA KAZEN					PONOŠENA COPATA					
				MAŠČOBA, KI MAŠI ŽILE GOZDNA PTICA					SNUBEC					
														ENOTA ZA ELEKTRIČ- NI UPOR
POMOČ: GNOM IVANOV MAKO MONAZIT	NAJVIŠJE LEŽEČA ŽELEZNIŠKA POSTAJA V SLOVENIJI	GLASBENI ANSAMBEL	PRISTAŠ DEIZMA	ZEMLJIN TEČAJ GALILEO GALILEI		ŠKRAT, PALČEK PLAVALEC TAHIROVIČ					LENNON. VDOVA (YOKO) IT. PEVKA PAVONE			
VISEČA KOŽA POD VRATOM GOVEDA, PODGRILINA						REKA V SRBIJI HAZARDNA IGRA S KARTAMI					TOMAŽ HUMAR SKLADIŠČE			
ZVEZNA DRŽAVA V ZDA, GL. MESTO SALEM						EGIPTOVSKI BOMBAŽ ZUNANJI OVOJ SADEŽEV				MUSLIM. VLADAR GORSKI DIRKAČ (MARK)				
SMUČI				MEHKA KOVINA (Ga) SPISEK, SEZNAM				SPLET LAS NEKDANJI NEMŠČAR SMUČAR BITTNER					MANJŠA OŠA	DRŽAVNI PRAVNIK, KI OVERJA LISTINE
SRBSKI IZUMITELJ (NIKOLA)						KOST PODLAHT- NICA OČRT, PRIKAZ				DEL VLAKA BIKIKEL				
VILICE ZA RIBOLOV, OSTVE				OTO PESTNER BODLJKA			POGINULA ŽIVAL MARTINOVA PTICA				AKTIVNI JAPONSKI VULKAN BALONAR ŠORN			
JANEZ TRDINA			STRIŽENJE VLADO KRESLIN				RUDNINA FOSFAT CERUJA IN LANTANA							
OSNOVNI DELEC BREZ MASE IN NABOJA							TEŽKA PRST IZ GLINE, ILO							
ZVEZNA DRŽAVA V ZDA (LITTLE ROCK)							ŽURNALIST							

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 dosego 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 izbrisa oziroma omejitve obdelave in prenosljivosti osebnih podatkov lahko uveljavljate z vložitvijo zahteve, poslana 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 pooblaščenцу RS.

Obnova predora Obrne



V fotoreportaži si lahko ogledate fotografije gradbišča v predoru Obrne blizu Bohinjske Bele. Predor je v fazi obnove, v njem nameščajo hidroizolacijo. To izvajajo tako, da oblagajo stene z drenažnim geotekstilom, na katerega namestijo debelo plastično folijo, ki se medsebojno na stikih vari in sidra s posebnimi sidri v teme oboka predora, na folijo pa nato pritrujejo armaturne mreže, ki so pritrjene na že vgrajena sidra, na katera se v zaključku nanese plast brizganega betona. Na

fotografijah so prikazane tri stopnje od štirih obnovitvenih faz – pritrjevanje plastične obloge, nameščanje mrež in končni videz sten z nanesenim betonskim ometom. Pred začetkom teh del je bila izvedena sanacija originalnega kamnito-opečnatga oboka predora ter očiščen južni portal, kjer so ohranili prvotni videz. Dela izvaja podjetje Rafael, d. o. o., s podizvajalcem, družbo Sinteza, d. o. o. Predor Obrne je blizu Bohinjske Bele, kjer se začne ozka in globoko v visoke planote zajedena dolina. Tukaj se je morala železnica izogniti gorskemu usadu Plešastega vrha s 1295 metrov dolgim predorom, ki je del Bohinjske železniške proge, zgrajene med letoma 1900 in 1906.



Otroci železničarjev na Božičkovih vlakih

Med najbolj prijetnimi potovanji v prazničnem decembru so bila, predvsem za najmlajše potnike, potovanja z Božičkom. Pisma Božička z vabilom na posebni Božičkov vlak in prejem daril se je razveselilo skoraj 1600 otrok zaposlenih.

Božiček je po različnih poteh potoval z okrašenim novim Stadlerjevim vlakom, skupaj je bilo tako organiziranih skoraj 30 voženj, od tega 18 za zaposlene. Tako so potnike Slovenskih železnic tudi letos tradicionalno navduševale pravljične vile, ki so vse pospremile v Pravljično deželo – Celje. Skupaj je v Celje zapeljalo devet pravljičnih vlakov.



V preteklem letu se je z vlaki prepeljalo več kot 15 milijonov potnikov

Število potnikov, ki za svoje potovanje izberejo vlak, je v povprečju vedno večje. Na Slovenskih železnica na splošno beležimo trend rasti števila prepeljanih potnikov, z izrednimi prekinitvami zaradi izrednih dogodkov, ki so ohromili promet potnikov na splošno. V preteklem letu smo tako prepeljali več kot 15 milijonov potnikov.



Slovenija je ena redkih držav v EU, kjer je obseg prepeljanih potnikov večji kot v predkoronskem letu 2019.

V letu 2022 so imeli velik vpliv na večji obseg prepeljanih potnikov v železniškem prometu nova vozna sredstva, podražitve goriv in posledično spremenjene mobilnostne navade, odprava ukrepov za preprečevanje širjenja okužb covida ter prost prehod čez državne meje.

Izredna prekinitev rasti števila potnikov se je zgodila v letu 2020, ko smo kot vse evropske države beležili padec števila potnikov v javnem prometu zaradi ukrepov in omejitev v mobilnosti zaradi pandemije covida-19. Kot vemo, se je tudi železniški promet moral popolnoma ustaviti, predpisane so bile tudi omejitve gibanja med občinami, šolanje in delo od doma, ni bilo turističnih potovanj, omejitve prehoda državne meje itd.

Po ustavitvi potniškega prometa v letu 2020 in okrnitvi prometa v letu 2021 zaradi ukrepov za preprečevanje širjenja okužb covida sta javni potniški promet in tudi prevoz z vlaki v letu 2022 v primerjavi z letom 2019 narasla za kar 7,1 % in število PKM za 19,6 %, medtem ko je število potnikov v notranjem prometu naraslo za 5,5 %, v mednarodnem oz. čezmejnem regijskem prometu pa za 26,6 %.

Od leta 2021 tako trend števila potnikov na vlakih spet raste, največ na račun sproščenih ukrepov, zaradi številnih novih vlakov Slovenskih železnic in ugodnih ponudb za potovanja z vlaki. Tudi zaradi višjih stroškov cestnega prevoza z avtomobili je vlak vedno bolj priljubljena in ekonomična izbira. Okoljsko ozaveščenost in zavedanje, da je vlak ena najbolj prijaznih oblik javnega prevoza, je prav tako vedno večje. Zanimanje za potovanja z vlaki je povečano tako v notranjem kot tudi v mednarodnem prometu. V letu 2022 je bilo število prepeljanih potnikov v notranjem in mednarodnem prometu v primerjavi z letom 2021 višje za več kot četrtino. Število prepeljanih potnikov je bilo že leta 2022 večje kot leta 2019 pred pandemijo covida-19. Rast števila prepeljanih potnikov je bilo zaznati tudi v letu 2023. Pričakujemo, da bo končno število prepeljanih potnikov večje kot leta 2022, ko jih je bilo prepeljanih 15 milijonov.



Železniški promet je naša zelena prihodnost

Kot omenjeno, v splošnem število potnikov na vlakih narašča. Cilj, glede na vse načrtovane aktivnosti, je, da bomo v letu 2028 Slovenske železnice prepeljale 25 milijonov potnikov. Omenjamo nekaj glavnih aktivnosti, s katerimi bomo vplivali na še večje število potnikov v železniškem prometu.

Vlaganje v železniško infrastrukturo in novi Potniški center Ljubljana

Vlaganje v železniški promet in izboljšanje ponudbe javnega prometa sta pomembna, s tem lahko prispevamo veliko dobrega za družbo in naš življenjski slog. Potniški promet Slovenskih železnic si zelo želi vlaganj, nadgradenj, dvotirnosti in tudi elektrifikacije regionalnih prog, kot so Kamniška in Dolenjska proga ter tudi nekatere druge, zelo težko pričakujejo tudi dvotirnost Gorenjske proge, ki ima velik potencial rasti potnikov ob pogoju razširitve kakovostne ponudbe. Ko bodo dokončana vsa dela na Primorski progi, vključno z drugim tirom Divača-Koper, pa lahko računamo tudi na boljšo in večjo povezanost Obale z zaledjem tudi z vlakom. Potencial za razvoj in širitev ponudbe je tudi drugje po Sloveniji, vključno z maloobmejnimi območji in večjimi mesti v sosednjih državah. Vozni park z novimi vlaki bo to omogočil. Z omenjeno nadgradnjo Gorenjske, Dolenjske in Kamniške proge ter z dvotirnostjo na najbolj prometno obremenjenih odsekih, tudi na Kočevski progi, se bo v veliki meri odgovorilo na potrebe mobilnosti iz glavnega mesta in vanj z večjo in do potnikov bolj prijazno ponudbo tudi v času prometnih konic. Enotirna proga v prometnih konicah omogoča zelo omejeno število vlakov. Z elektrifikacijo in dvotirnostjo prog bi se bistveno povečala prilagodljivost vozni sredstev potniškega prometa, poleg tega bi se bistveno izboljšala tudi ponudba (taktni promet, večje število vlakov ob konicah, krajši vozni časi ...). To bo potniku prineslo možnost prevozov z vlaki tudi na vsakih 15 minut.

Zelo pomembno vlogo pri propustnosti ima tudi novi Potniški center Ljubljana. Po dokončanju gradnje novega Potniškega centra Ljubljana bo po letu 2026 infrastruktura omogočala za tretjino večjo pretočnost na progah z dnevno migracijo do Ljubljane. Ta prenova je prelomnica, ki bo dala potniku novo izkušnjo na postajališču in tudi možnost, da bodo imeli potniški vlaki na vseh relacijah, ob načrtovanih dodatnih posegih, večje zmogljivosti. Cilj je, da proti Kamniku, Zasavju, Kočevju in Novemu mestu povečamo število vlakov za 30 odstotkov, proti Primorski pa za 50 odstotkov.



Več novih sodobnih vlakov

Z novimi 52 garniturami smo veliko pridobili vsi, potniki, zaposleni in tudi okolje. Javni železniški promet se je s tem zelo moderniziral in privabil številne nove potnike. Na račun že dobavljenih novih garnitur nam je uspelo ponudbo delno že razširiti, z dodatnimi vlaki bo za to še več možnosti. Prve od že naročenih 20 dodatnih potniških garnitur pričakujemo že v letu 2025 in bodo pomembno izboljšale kakovost prevozov na neelektrificiranih progah. Četrty cikel nabave predstavlja nakup novih štirih lokomotiv in 20 vagonov, ki jih pričakujemo v letu 2026 in bodo pomemben prispevek k ponudbi v mednarodnem prometu. V petem ciklu pa bi si želeli še dodatne hitre vlake z nagibno tehniko. Z modernim voznim parkom bomo vsem potnikom zagotovili večjo kakovost ter prijaznejši javni prevoz. Obenem pa s tovrstnimi naložbami znatno prispevamo k okoljski trajnostni dejavnosti transportnega sektorja.

Več povezav v notranjem in mednarodnem prometu

K povečanju števila prepeljanih potnikov pomembno vpliva nova ponudba povezav, ki je možna z več novimi vlaki. SŽ – Potniški promet si v mednarodnem železniškem potniškem prometu prizadeva oblikovati ponudbo vlakovnih povezav in tržno komercialnih ponudb, ki bo v čim večji meri upoštevala javni pomen železniškega potniškega prometa v Sloveniji in povpraševanje na trgu. V sodelovanju s tujimi železniškimi upravami so prizadevanja in dolgoročni cilji usmerjeni v zagotavljanje ustrezne povezanosti Slovenije z vsemi bližnjimi in daljnimi železniškimi upravami, ne le z ohranitvijo sedanjih vlakovnih povezav, ampak tudi s prizadevanji za razširitev oziroma vpeljavo novih.

Našim potnikom so danes na voljo neposredne vlakovne povezave do vseh sosednjih železniških uprav; s Hrvaško do Zagreba, Opatije, Reke in Pulja, z Madžarsko do Budimpešte, z Avstrijo do Dunaja, Gradca, Beljaka, Innsbrucka, Salzburga itn., z Italijo do Trsta, na voljo so tudi vlakovne povezave do Nemčije (München, Stuttgart) ter Švice (Zürich itn.). Ponudbo mednarodnih povezav bi radi še povečali in v tem letu pričakujemo dovoljenje za vožnje naših novih vlakov Stadler v Avstriji in na Hrvaškem.

Multimodalne točke za več možnosti mobilnosti potnika

Načrtujemo tudi multimodalne točke. To so točke, od koder vozi taktni železniški promet do središča mesta na 15 minut, dobro pa morajo biti povezane tudi z drugimi oblikami prevozov, pomembna so torej vozno-redno usklajena kapilarna napajanja in druge oblike mikromobilnosti (kolesa, skiroji, e-vozila itn.). Upravljanje integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) je prednostna naloga pristojnega ministrstva in bistven del tega je tudi uskladitev voznih redov ter zagotavljanje ustrezne ravni storitev in dostopnosti javnega prevoza v Sloveniji, pri čemer mora biti železnica hrbtenica javnega potniškega prometa. V nadaljevanju vlagamo velike upe v novo družbo za upravljanje javnega potniškega prometa.

Dopolnilne storitve za potnike

Za še večjo rast potnikov na železnici je poleg voznih redov pomembna tudi ponudba dopolnilnih storitev. Storitve prevoza potnikov po železnici skupaj z različnimi partnerji in pod okriljem Slovenskih železnic nadgrajujemo v celovito prevozno storitev Od doma do cilja – po konceptu »MaaS – Mobility as a Service«, kot sta sistema »P+R s SŽ – Parkiraj in se pelji s SŽ« in »E-naprej: e-avto, e-skuter, e-kolo«, skladno s konceptoma mobilnosti »Car sharing« (izposoja avtomobila) in »Bike sharing« (izposoja mestnega kolesa). Na večjih železniških postajah je potnikom že na voljo možnost izposoje koles, uporabe kolesarnice in parkirišč za kolesa. Ljubljana je kot največja železniška postaja izbrana za projekt SŽ Gremo zeleno, kjer lahko potniki po prihodu z vlakom svojo pot nadaljujejo z električnimi avtomobili. Gre za pilotni projekt, ki bo podlaga za razvoj in razširitev ponudbe Slovenskih železnic. Potnik, ki potuje z vlakom, prejme na osnovi vozovnice 5 evrov dobroimetja za prvo izposajo električnega avtomobila, v nadaljevanju pa je zanj uporaba cenejša za 33 %. In tukaj je še veliko možnosti za širjenje in povezovanje ponudb.

Širjenje prodajne mreže, podpora potnikom in digitalizacija

Dostop do javnega prevoza želimo čim bolj prilagoditi željam in potrebam potnikov. Danes lahko potnik kupi vozovnico preko spleta, mobilne aplikacije Grem z vlakom, na potniški blagajni ali na kartomatu na železniški postaji in tudi na vlaku. Pri vseh digitalnih rešitvah je še veliko prostora za optimizacijo, ki jo Slovenske železnice izvajamo glede na uporabniške izkušnje ter nadgrajujemo z dodatnimi storitvami. In ob vsem tem seveda ustvarjajo ugodne tržno komercialne ponudbe, ki tudi s cenovnega vidika prepričajo potnike, da za svoje potovanje izberejo vlak. Velik poudarek dajemo tudi podpori potnikov, kontaktnemu centru, ki je brezplačno na voljo vsem potnikom preko telefonske in e-komunikacije, razvijamo pa tudi digitalne in druge rešitve za komunikacijo s potniki.

Varno in okolju prijazno

Okoljsko ozaveščanje in zavedanje, da je vlak ena najbolj prijaznih oblik javnega prevoza, je vedno večje. Železnica ima ključno prednost v primerjavi z drugimi oblikami prevoza. Tudi zadnji statistični podatki Evropske komisije kažejo, da železniški promet predstavlja le 0,4 odstotka emisij toplogrednih plinov iz prometa.

Raba energije in ogljični odtis sta za nas na Slovenskih železnicah zelo pomembna kazalnika. Prometna politika in tudi evropska zaveza slonita na preusmeritvi cestnega prometa na druge, okolju prijaznejše oblike prevoza, kjer ima železnica ključno prednost. Odgovornost do okolja je potrebna pri vsaki odločitvi. Z nabavo novih potniških garnitur Slovenske železnice prispevamo k še večji okoljski in energetski varčnosti prometnega sektorja. Nove potniške garniture Stadler so energetsko varčnejše, elektromotorne garniture imajo možnost rekuperativnega zaviranja (zavorni sistem, ki s pomočjo elektrodinamičnega zaviranja izkorišča energijo in jo prenaša nazaj v električno omrežje), so okolju prijaznejše (zmanjševanje ogljičnega izpusta in nižji eksterni stroški) ter opremljene s tehnologijami za zniževanje emisij hrupa. Dizelmotorne garniture imajo vgrajene nove, sodobne in racionalnejše dizelske motorje, ki izpolnjujejo EU standarde omejitve vrednosti emisij trdih delcev (PM), ogljikovodikov (HC) ter dušikovih oksidov (Nox). V letu 2022 nam je v primerjavi z letom prej uspelo ogljični odtis v potniškem prometu še znižati, in sicer za približno četrtno, s 33 na samo 25 gCO₂e/PKM.

V Sloveniji se v prometnem sektorju letno porabi 36 % vse energije. Od porabljene energije v prometu 99 % odpade na fosilna goriva. Železnica predstavlja alternativo drugim vrstam prevoza, saj lahko svojo storitev opravi z bistveno manj porabljenimi energijami ter vključi visok delež obnovljivih virov energije pri opravljanju dejavnosti, prav tako se je začel cikel posodobitve voznih sredstev, ki še dodatno vpliva na zniževanje rabe energije in posledično boljša energetska učinkovitost.

Vlaganje v javni promet se naši družbi zagotovo splača. Več potnikov na vlakih pomeni tudi večjo varnost v prometu, saj je statistično prevoz potnikov po železnici kar 40-krat bolj varen v primerjavi s cestnim avtomobilskim prometom. Naše delo tako pomembno vpliva na širše okolje, zato velika zahvala vsakemu sodelavcu posebej za vsak prispevek k boljšemu javnemu železniškemu prometu.

