



Slovenske železnice

avgust 2025

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



**Intervju: mag.
Ernest Gortan**

**Nakup električnih
lokomotiv**

**SŽ skupaj z lokalnimi
skupnostmi za
trajnostni razvoj**

**Čestitke
jubilantom
za 30 let dela
pri SŽ**



6

Nova pridobitev na slovenskih tirih: sodobni vlaki za še prijetnejšo vožnjo



9

Z vlakom v Pulj: nova povezava za nova doživetja!



12

Po delu drugega tira že zapeljali prvi delovni vlaki



13

Intervju z direktorjem družbe SŽ - Tovorni promet mag. Ernestom Gortanom



16

VIT razširil področje certificiranja po merilih združenja VPI



18

Za nov informacijski sistem kar štirje milijoni evropskih nepovratnih sredstev



20

Slovenske železnice pridobile vsa soglasja za dokončni prevzem skupine Nomago



23

Sejemo sončno prihodnost



29

Dan potnika



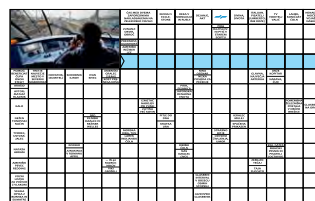
31

Novost: portal Moj vlak



32

Prvi DAC forum v Sloveniji



33

Nagradna križanka



34

Čestitke jubilantom za 30 let dela pri Slovenskih železnica!



38

SŽ z Mestno občino Kranj za podnebno nevtrarno prihodnost



40

Družini prijazno podjetje



41

Zvezde skrivnostnega nakupa



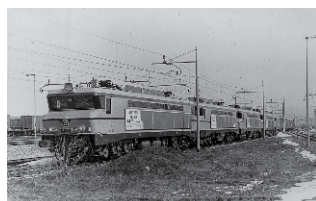
42

Obisk lokalnih skupnosti v Posavju: naše zavezništvo za trajnostno mobilnost



44

Dogodki spomladi 2025



52

Alstom* 50 let v Sloveniji



54

Vodna postaja v občini Hrpelje - Kozina (Klanec pri Kozini)



58

Enodnevni izobraževalni program Vitalis



62

Nagradna igra



63

Majdi v slovo

Kolofon

Izdajatelj: Slovenske železnice, d. o. o.

Bralci in bralke, ne pozabite!

Mnenja, predloge in pobude lahko pošljete na elektronski naslov: info@slo-zeleznice.si

Urednica: Tea Šavor

Uredniški odbor: Tea Šavor, Tamara Sever, Gregor Kukovica, Andraž Koželnik, Nina Avbelj Lekić, Helena Hostnik Simončič, Božo Leščanec in Franc Klobučar

Avtorji prispevkov: Mladen Bogič, Andraž Koželnik, 2TDK, dr. Josip Orbanic, SŽ - Tovorni promet, SŽ - Potniški promet, Mojca Penko, Helena Hostnik Simončič, Tamara Sever, Prometni institut, Urban Novak in Aleš Lajovic

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnic, Andraž Koželnik, Mladen Bogič dr. Josip Orbanic, DRSI, 2TDK, Urban Novak

Naslovnica: Tamara Sever

Število izvodov: 6400

Tisk: Para d.o.o.

Oblikovanje: Gregor Kukovica, Creativa design, Eva Gomišček

Lektura: Nataša Purkat, Lektor'ca



Nova pridobitev na slovenskih tirih: sodobni vlaki za še prijetnejšo vožnjo

Vozni park potniškega prometa, ki je posodobljen že z 52 novimi potniškimi garniturami, je bogatejši še za dve potniški garnituri od skupno dvajsetih.

V začetku junija smo prevzeli prvi dve izmed dvajsetih novih dizelskih potniških garnitur serije 610–100 proizvajalca Stadler, ki bodo v prihodnjih mesecih postopno zapolnile vrzeli na neelektrificiranih progah in počasi zamenjale dotrajana vozila prejšnjih generacij. Gre za pomembno pridobitev, s katero nadgrajujemo kakovost potniške storitve, zanesljivost voznega reda in potovalno izkušnjo naših potnikov.



Sodobna vozila za jutrišnje potrebe

Novi vlaki serije 610 so izdelani pri uveljavljenem proizvajalcu Stadler Rail in spadajo v družino FLIRT (Fast Light Inter-city and Regional Train ali hitri lahki medkrajevni in regionalni vlak). Nove garniture so zasnovane z možnostjo nadgradnje v bimodalne vlake, kar pomeni, da jih bomo lahko v prihodnje preprosto prilagodili na električni pogon. S tem podpiramo naš skupni cilj prehoda v nizkoogljično mobilnost.

Več udobja in več možnosti za potnike

Potnikom bodo nove garniture zagotovile številne izboljšave: sodoben potniško-informacijski sistem z napovedovanjem postaj, dostopnost za gibalno ovirane osebe, možnosti za slepe, slabovidne in gluhe ter prostore za kolesa. Vse to pomeni še prijetnejšo in bolj vključujočo izkušnjo za vse uporabnike javnega prevoza.

“Nova serija vlakov bo potnike zagotovo prepričala, da večkrat izberejo javni prevoz.
– Miran Sečki, direktor Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa

Kot je poudaril Miha Butara, direktor SŽ - Potniškega prometa, bo 20 novih vlakov pomembno izboljšalo kakovost prevozov predvsem na kamniški, dolnjski in goriški progi. Nadomestili bodo še zadnje starejše dizelske garniture in hkrati omogočili dodatno širitev ponudbe storitev v tujino. Prvi mednarodni vožnji z novimi vlaki sta junija potekali proti Zagrebu in Pulju.

Vlaganje v prihodnost

Projekt je plod sodelovanja med Slovenskimi železnicami, Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo ter Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa. Vodja projekta Filip Fele je ob prevzemu novih vlakov poudaril pomen njihove nadgradljivosti, ki bo omogočala lažji prehod na električni pogon v prihodnosti.

Eva Zalokar, koordinatorica projekta, pa je poudarila, da so nove garniture zasnovane po najnovejših standardih tudi z vidika okoljske učinkovitosti – z nizkimi emisijami in energijsko varčnim delovanjem.





Zeleni koraki v Grosupljem

Novi vlak je simbolično prvo vožnjo opravil do Grosupljeva, kjer so ga z veseljem pričakali župan dr. Peter Verlič, otroci iz vrtca Kekec in številni navdušeni krajani. Grosuplje velja za primer dobre prakse na področju spodbujanja javnega potniškega prometa. Vsi, ki se do železniške postaje pripeljejo z avtomobilom in imajo vozovnico za vlak, lahko brezplačno parkirajo v garažni hiši ob postaji.

“Nova vozila so nujen korak za uresničevanje okoljskih ciljev in povečanje števila potnikov v javnem prometu.
— Matjaž Vrčko, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo

“V Grosupljem dajemo velik pomen trajnostni mobilnosti. Novi vlaki nas še dodatno spodbujajo, da avto pustimo doma.
— dr. Peter Verlič, župan občine Grosuplje

Pogledujemo tudi onkraj leta 2030

Slovenske železnice s tem projektom še nismo izčrpale svojih ambicij. V načrtu je tudi nakup štirih električnih lokomotiv in dvajsetih sodobnih potniških vagonov za mednarodni promet, ki bodo zagotavljali brezžično povezavo do svetovnega spleta, rezervacijski sistem, prostor za kolesa, restavracijo in popolno dostopnost. Ta nadgradnja se pričakuje v letu 2028. Vizija pa sega še dlje – do leta 2030 želimo skupaj z državo zagotoviti kar 40 do 45 novih garnitur vlakov.

Vabljeni na vožnjo – doma in čez mejo!

Simpatično ime FLIRT (ali spogledovanje) kar vabi na potovanje! Nova generacija vlakov bo povezovala slovenske kraje ter čezmejna mesta Gradec, Beljak, Reko, Zagreb in Pulj.



Zato kar pogumno – povabite svoje bližnje, skočite na vlak in spoznajte, kako prijetno in trajnostno je potovanje z novimi vlaki Slovenskih železnic.

Z vlakom v Pulj: nova povezava za nova doživetja!

20. junija 2025 je z glavnega kolodvora v Zagrebu odpeljal prvi vlak, ki neposredno povezuje Zagreb, Ljubljano in Pulj. Po več kot treh desetletjih je vzpostavljena nova železniška povezava med tremi pomembnimi mesti. S sodobnimi vlaki Slovenskih železnic.



T o je prvi skupni projekt Slovenskih železnic in Hrvatskih železnic, ki pomeni pomemben korak v razvoju trajnostnega in dostopnega mednarodnega potniškega prometa.

Za vikend na morje, brez gneče na cesti

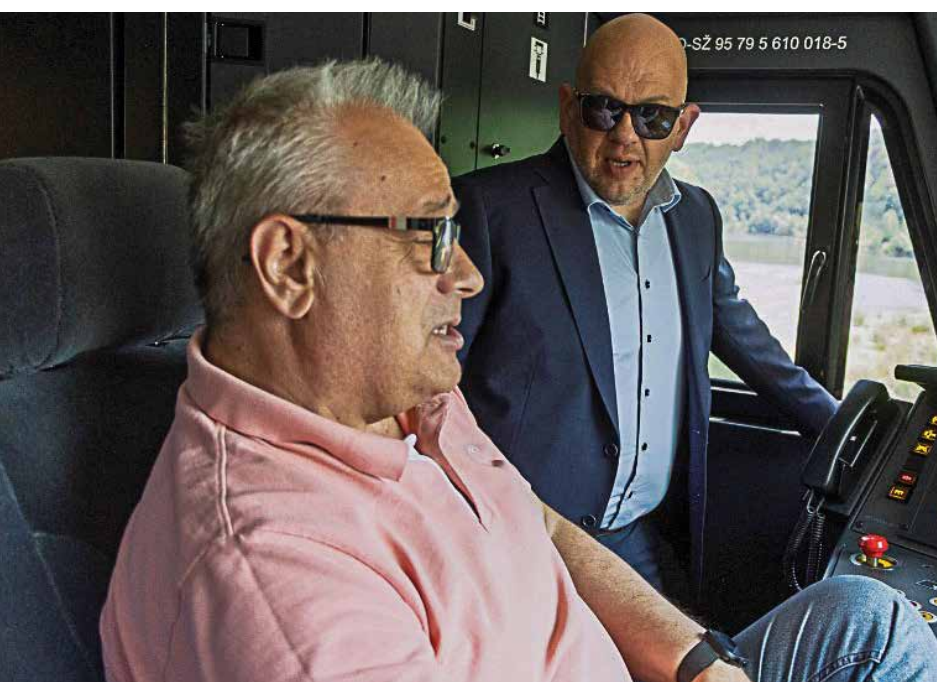
Vlak bo vozil vsak petek iz Zagreba prek Ljubljane v Pulj, ob nedeljah pa se bo vračal proti Ljubljani in Zagrebu.

Vozovnica med Ljubljano in Puljem stane 19 evrov.

Na poti poveže kar 13 krajev, med njimi Dobovo, Sevnico, Zidani Most, Postojno, Divačo, Buzet ...



Gre za odlično priložnost za vikend izlet na hrvaško obalo, brez stresa, zanesljivo in udobno.



“Pri Slovenskih železnicah ostajamo zavezani razvoju novih mednarodnih povezav. Verjamemo, da so pomembne za ljudi, gospodarstvo in kakovost življenja v regiji.
— Miha Butara, direktor družbe SŽ - Potniški promet

Zelena izbira za prihodnost

Povezava je priročna alternativa avtomobilskemu prometu in je prijaznejša do okolja. Vlaki Slovenskih železnic porabijo skoraj petkrat manj energije na potnika kot osebni avtomobili. Nova linija se tako pridružuje vse širši mreži trajnostnih povezav, ki spodbujajo odgovorno mobilnost.

“Vesel sem, da smo po več kot 30 letih znova povezali Zagreb, Ljubljano in Pulj z neposredno železniško linijo. To je šele začetek!
— Željko Ukić, predsednik uprave družbe HŽ - Putnički prijevoz



Povezujemo regije in ljudi

Simbolno slovesnost ob prvi vožnji so proslavili predstavniki obeh, slovenske in hrvaške družbe, skupaj z lokalnimi in regijskimi partnerji. V Ljubljani je delegacijo pričakal tudi Miran Sečki, direktor Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa.

Ob tej priložnosti so napovedane tudi nove povezave v prihodnosti, med drugim:

- dnevni vlaki med Ljubljano in Zagrebom,
- povezava Djurmanec–Rogatec,
- morda celo ponovna uvedba povezave Ljubljana–Zagreb–Beograd.

Pulj čaka, pridružite se!

Nova železniška povezava zagotavlja le praktično pot, ob tem pa vabi k odkrivanju zgodovinskega Pulja, slikovitih mest na poti, naravnih lepot Istre in živahnega Zagreba. Prijeten vlak, udoben sedež, brez vožnje po vročih cestah ... In že ste ob morju. Zato kar pogumno: sedite na vlak in se zapeljite v Pulj!

Nočne povezave za poletna potovanja

Poletne nočne povezave: z vlakom udobno, varno in trajnostno

Tudi to poletje lahko številni potniki iz Srednje Evrope izberejo vlak kot svojo pot do morja. Poletne nočne povezave, ki med seboj povezujejo Budimpešto, Bratislavo, Varšavo, Maribor, Ljubljano, Koper in Reko, že polno delujejo. Potnikom je na voljo več vrst udobja – od sedežnih do ležalnih in spalnih vagonov, kar omogoča sproščeno nočno potovanje brez stresa, zjutraj pa se zbudijo že skoraj na cilju. Možna je tudi rezervacija za prevoz koles, kar je še posebej privlačno za popotnike in rekreativne kolesarje. V projektu sodeluje več železniških uprav, tudi SŽ - Potniški promet, ki prispeva pomemben del operativne podpore na slovenskem ozemlju. V ospredju so zanesljivost, pravočasnost ter podpora pri prestopih in informacijah za tujce. Poletne nočne povezave niso le prijazna izbira za dopustnike, temveč tudi pomemben del evropskih prizadevanj za trajnostno mobilnost. Z zmanjševanjem avtomobilskega prometa do Obale in s spodbujanjem železniških potovanj krepimo pomen okolju prijaznega prevoza in vlogo železnic v prihodnosti.



Po delu drugega tira že zapeljali prvi delovni vlaki

Prvi delovni vlak je po novozgrajeni progi z železniške postaje v Kopru za tovorni promet zapeljal v predor Škofije (T8). Vlak je imel naložene tirnice, ki so dolge 120 metrov, teža metra tirnice pa znaša 60 kilogramov.



Vlak je zapeljal iz Kopra po delu proge drugega tira, ki je že dokončan. Na odprtem delu trase je položen klasičen tir na gredi, v predoru Škofije pa so skoraj trije kilometri tira na togi podlagi. Na trasi drugega tira od Divače do Kopra bo postavljenih 23,3 kilometra tira na togi podlagi. To je sodobna oblika proge in uspešno jo uporabljajo po vsem svetu, poleg tega je najbolj optimalna za gradnjo v predorih in premostitvenih objektih.

SŽ - Železniško gradbeno podjetje Ljubljana vgrajuje sistem RHEDA 2000, ki je najpogostejši tip tira na togi podlagi na svetu. Najprej se vgradi plošča za raznos obtežbe, ki omogoča, da se teža vlaka porazdeli na širše območje. Potem je izvajalec na ploščo za raznos obtežbe smerno in višinsko reguliral tirnico, ki je vpeta v bibloke in preostalo armaturo. Po zalitju z betonom je to nosilna plošča tira. Takšen način polaganja tira mora biti izveden do milimetra natančno, saj izvedba tira na togi podlagi ne dopušča napak. V primerjavi s klasičnim tirom na timni gredi je za tir na togi podlagi potrebnega manj vzdrževanja, tak tir ima daljšo pričakovano življenjsko dobo in zagotavlja udobnejšo vožnjo. Pričakovana življenjska doba tira, grajenega na togi podlagi, je od 50 do 60 let.



V predoru T8 se vgrajuje sistem, ki bo zmanjšal hrup in vibracije vlakov

V predoru Škofije (T8) se je na nekaterih delih vgradil tudi masovno-vzmetni sistem. Sistem se je na podlagi predhodne študije vgradil na območju Plavij in Dekanov. Masovno vzmetni sistemi so namenjeni zaščiti ljudi, ki živijo v bližini železniške proge, da bi nova infrastruktura čim manj vplivala na kakovost njihovega življenja. Takšne rešitve so že uveljavljene v številnih evropskih mestih, kjer hitre in težke železniške povezave prečkajo gosto poseljena območja.

Masovno-vzmetni sistem deluje po načelu plavajoče plošče, ki je ločena od toge podlage, ob uporabi elastičnih elementov, kot so gumeni ležaji, poliuretanske podloge in jeklene vzmeti. Polaganje poliuretanskih podlog lahko vidite na fotografijah, so rdeče-vijoličaste barve in se namestijo pod tir. Ti elementi delujejo kot dušilci vibracij, saj absorbirajo tresljaje, ki nastajajo pri prehodu vlakov, in preprečujejo njihov prenos na konstrukcijo predora ali na okoliške stavbe. Poleg zmanjšanja tresljajev ta sistem učinkovito blaži tudi sekundarni hrup, ki se prenaša po zraku in vpliva na udobje prebivalcev v bližini proge.

Intervju z direktorjem družbe SŽ - Tovorni promet mag. Ernestom Gortanom

Nakup novih lokomotiv je velik korak za naše podjetje. Kaj ta naložba pomeni za tovorni promet naših železnic? Kdaj naj bi bile lokomotive pri nas?

Naložba v 30 novih električnih lokomotiv je za SŽ - Tovorni promet eden ključnih strateških projektov, ki nam bo omogočil nadaljnji razvoj naših trženjskih in proizvodnih dejavnosti ne le v Sloveniji, temveč tudi na drugih ključnih trgih v regiji. Nakup 30 večsistemskih električnih lokomotiv je največji nakup lokomotiv v Sloveniji po letu 2004, ko so Slovenske železnice podpisale pogodbo za dobavo 32 električnih lokomotiv serije 541. Posodobitev voznega parka je ena izmed zavez strateškega partnerstva s češkim podjetjem EP Logistics International, ki je leta 2022 z 49-odstotnim deležem vstopilo v lastniško strukturo družbe SŽ - Tovorni promet. Lokomotive bomo prevzeli med aprilom 2027 in septembrom 2028.





Katere so glavne prednosti teh lokomotiv v primerjavi z dosedanjim voznim parkom?

Z novimi lokomotivami bomo nadomestili 38 dotrajanih lokomotiv serije 363, ki so močno presegle življenjsko dobo, saj po naših tirih vozijo že več kot štiri desetletja. Glavne prednosti novih lokomotiv so večja moč, večje hitrosti, manjša poraba energije in seveda precej manjši vpliv na okolje. Ključno za razvoj našega podjetja je, da bodo nove lokomotive imele dovoljenje za obratovanje poleg v Sloveniji še v Avstriji, na Hrvaškem, v Nemčiji, na Češkem, na Slovaškem, na Madžarskem in v Srbiji. Obenem bo z njimi mogoč dostop do Opčin na meji med Slovenijo in Italijo in do postaj izmenjave prometa med Italijo in Avstrijo. Njihova nabava je za SŽ - Tovorni promet zelo pomemben korak pri povečanju konkurenčnosti v širši regiji. Podjetju bodo omogočile vstop na nove ključne regionalne trge, povečanje prilagodljivosti in kakovosti storitev v skladu s pričakovanji kupcev ter znižanje stroškov poslovanja.

Ali lahko bralcem Nove proge predstavite ključne tehnične lastnosti novih lokomotiv?

Gre za štiriosne večsistemske električne lokomotive TRAXX MS 3 proizvajalca Alstom. Lokomotive bodo imele v primerjavi z zdajšnjimi lokomotivami serije 363 za tretjino večjo moč. Dosegale bodo hitrost najmanj 120 kilometrov na uro, njihova začetna vlečna moč pa bo 340 kN. Pomembno je tudi, da bodo Alstomove lokomotive lahko vozile v spregi z lokomotivami serije 541. Nove električne lokomotive bodo lahko v primerjavi s starejšimi lokomotivami vrste 363 vlekale za približno 30 odstotkov težje tovarne vlake, njihova največja hitrost bo za tretjino večja.

Kako bo prihod novih lokomotiv vplival na naše vsakodnevno delo? Ali bo prihod novih lokomotiv povzročil kakšne spremembe za strojevodje in vzdrževalce?

To so sodobne lokomotive, ki bodo pomenile lažje in udobnejše delo za strojevodje. Poleg tega smo na javnem razpisu zahtevali, da celotno vzdrževanje poteka v Sloveniji. Zato bo dobavitelj ustrezno izobrazil sodelavce družbe SŽ - Vleka in tehnika za vzdrževanje novih lokomotiv. Stroški sprotnega vzdrževanja bodo v primerjavi s trenutnimi električnimi lokomotivami predvidoma nižji za do 50 odstotkov. Seveda bo večja tudi razpoložljivost novih lokomotiv, saj so lokomotive serije 363 zaradi svoje visoke starosti večkrat okvarjene.

Pri Slovenskih železnica smo zavezani k trajnostnemu razvoju in sledimo trajnostnim trendom.

Kako bodo te lokomotive prispevale k okolju prijaznejšemu poslovanju?

Železniški tovorni promet je eden izmed temeljev trajnostnega razvoja. To je prepoznala tudi Evropska unija. Z novimi lokomotivami bomo lahko prepeljali več blaga in tako prispevali k zmanjševanju negativnega vpliva cestnih prevozov na naravno okolje. Poleg tega so lokomotive serije 363 enosistemske in nimajo možnosti vračanja viška energije v omrežje. Nove lokomotive pa omogočajo rekuperacijo, kar pomeni kar precejšen prihranek električne energije. Seveda bo manjša tudi poraba maziv in olj, kar tudi pripomore k okolju prijaznejšemu delovanju. Alstomove lokomotive bodo bolj prijazne do okolja, saj bodo porabile za približno 20 % manj električne energije, hkrati pa bodo občutno tišje od zdajšnjih lokomotiv.

Nakup takšne sodobne opreme pomeni tudi dolgoročno vizijo razvoja. Kaj zajemajo vaši načrti za prihodnost tovarnega prometa železnic? Ali lahko pričakujemo nadaljnjo posodobitev voznega parka?

Ključni strateški cilj partnerstva med Slovenskimi železnicami in podjetjem EP Logistics International je vzpostavitev največjega neodvisnega zaveznitva na področju železniškega tovarnega prometa v Srednji Evropi. Eden izmed poglavitnih korakov doseganja tega cilja je posodobitev voznega parka, saj so sodobni vagoni in lokomotive nepogrešljivi na močno konkurenčnem evropskem trgu. V zadnjih letih smo že delno posodobili svoj vozni park z nabavo stotih novih vagonov z zabojniki za prevoz rude, z nabavo štirih novih dizelskih lokomotiv za premik, predvsem na postaji Koper, in z remotorizacijo 12 starejših premikalnih dizelskih lokomotiv. Tudi v prihodnje bomo vlagali v vozna sredstva. Poteka že analiza upravičenosti prenove dizelskih lokomotiv. Hkrati tudi z rednim vzdrževanjem skrbimo za posodobitve voznega

parka v skladu z veljavnimi najvišjimi tehničnimi in okoljskimi standardi. Vagone smo opremili s tihimi kompozitnimi zavornimi oblogami. V lokomotive vgrajujemo najsodobnejše varnostne naprave v skladu z evropsko uredbo o evropskem sistemu za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), v dizelske lokomotive pa vgrajujemo predogrevalne naprave, s katerimi zmanjšujemo hrup in porabo goriva. Načrtujemo tudi nadgradnjo tovornih vagonov s samodejno spenjačo.

Za konec: kaj bi želeli sporočiti našim zaposlenim, ki bodo vsak dan delali z novimi lokomotivami?

Predvsem to, da je nabava 30 novih večsistemskih lokomotiv prelomni korak v strategiji Slovenskih železnic na področju tovarnega prometa. Družbi SŽ - Tovorni promet bodo omogočile povečanje konkurenčnosti in dostop na nove trge. Z njimi bomo lahko še utrdili vlogo Slovenskih železnic kot enega izmed vodilnih železniških prevoznikov blaga v regiji in zanesljivega poslovnega partnerja številnih podjetij v Sloveniji in tujini.

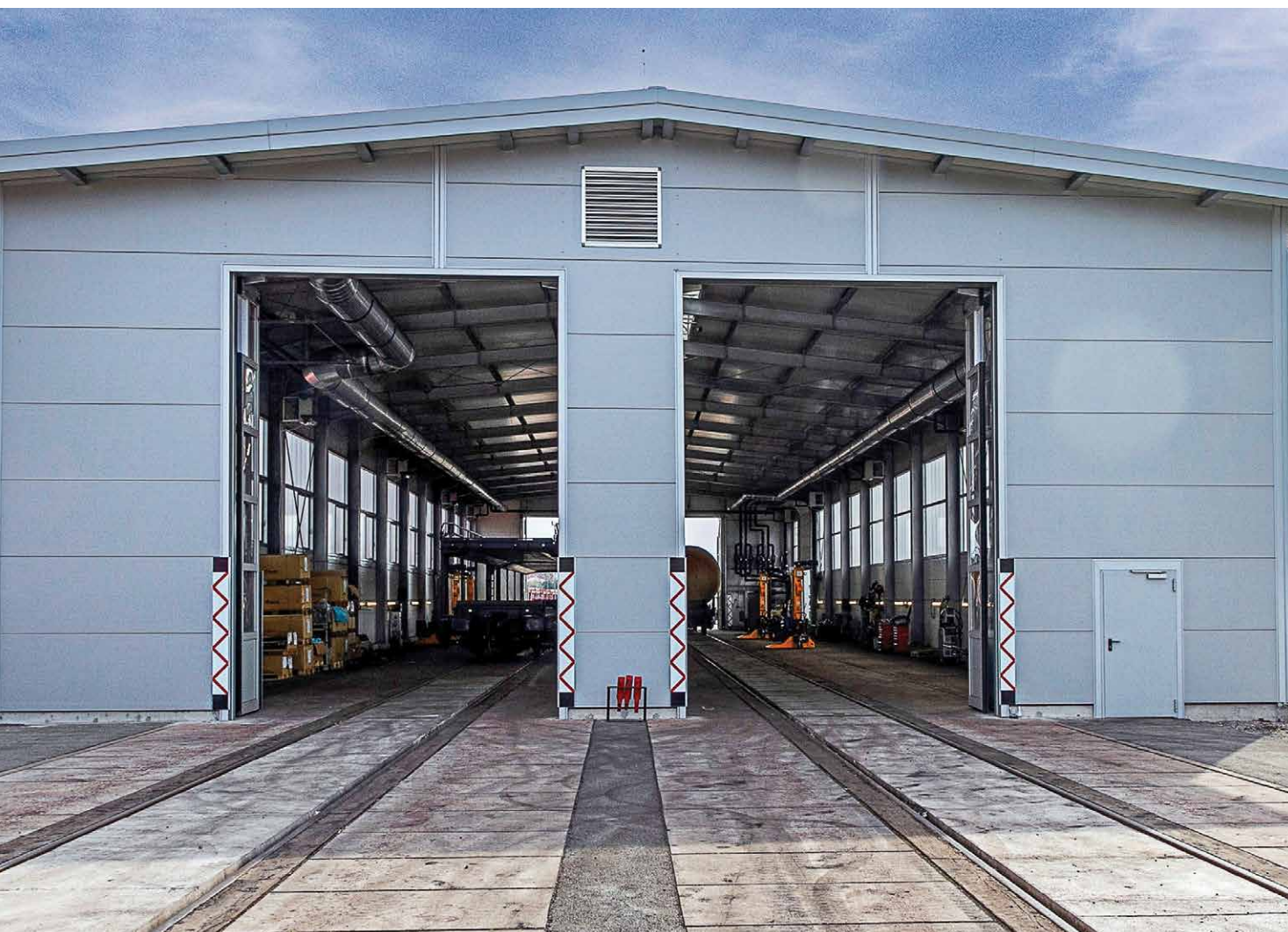


Lokomotiva Traxx 3 MS proizvajalca Alstom

VIT razširil področje certificiranja po merilih združenja VPI

Družba SŽ - Vleka in tehnika (VIT) je na področju vzdrževanja železniških vozil dosegla nov uspeh, saj smo konec lanskega leta uspešno opravili presoje po merilih združenja VPI na deloviščih za vzdrževanje tovornih vagonov, ki do zdaj še niso bila certificirana. To so delavnice v Divači, Kopru, Zalogu in na Teznem. Novocertificirane delavnice so se pridružile delavnicam na Ptuju in v Dobovi, ki so certificirane po merilih združenja VPI že več kot 15 let.

VPI (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. v.) je nemško združenje lastnikov tovornih vagonov in delavnic in deluje že od leta 1921. Ima več kot 300 članov, ki obvladujejo vagone



po vsej Evropi. Namen združenja je zagotavljati dober tehnični, pravni in operativni okvir v železniškem prometu. SŽ - VIT je z VPI začel sodelovati leta 2009, ko smo prvič pridobili certifikat za delavnici Ptuj in Dobova, od lani pa je naše podjetje tudi član združenja.

To, da so naše delavnice certificirane po merilih združenja VPI, za naše podjetje zelo veliko pomeni, saj nam je prav to omogočilo vstop na tuje trge pred leti. Večina naših kupcev je namreč članov združenja in njihovi tovorni vagoni se vzdržujejo po skupnih navodilih združenja VPI EMG (VPI European Maintenance Guide).

V okviru združenja VPI deluje VERS – VPI European Rail Service GmbH, ki zagotavlja številne storitve za člane združenja VPI in druga podjetja v železniškem sektorju, med drugim skrbijo tudi za navodila za vzdrževanje tovornih vagonov in kolesnih dvojic VPI EMG in izvajajo certificiranje delavnic. Na tehničnih presojah proučijo, ali imajo delavnice vsa potrebna tehnična znanja in postopke za izvajanje vzdrževanja po navodilih združenja VPI EMG.

Naše delavnice v Divači, Kopru, Zalogu in na Teznem so to uspešno dokazale in tako so vse naše delavnice, v katerih se vzdržujejo tovorni vagoni, certificirane po merilih združenja VPI. Presoje potekajo na visoki strokovni ravni, naši zaposleni morajo izkazati ustrezno znanje in sposobnosti, delavnice pa morajo biti ustrezno tehnično opremljene. Po letih izkušenj, pridobljenih na strokovnih tehničnih presojah, ki so jih opravile domače in tuje organizacije in potekajo praktično ves čas, smo se dobro pripravili tudi na to in znova dokazali, da imamo vse potrebno za to, da smo uvrščeni na evropski zemljevid zaupanja vrednih delavnic.

Za nov informacijski sistem kar štirje milijoni evropskih nepovratnih sredstev

Prometni institut Ljubljana je v sodelovanju s Slovenskimi železnicami, družbo SŽ - Infrastruktura in tujimi partnerji uspešno prijavil projekt *Integrirani informacijski sistem upravljanja železniškega prometa - iISUP* za pridobitev nepovratnih sredstev iz Instrumenta za povezovanje Evrope za leto 2024.

Evropska komisija je Slovenskim železnicam za izvedbo tega strateško pomembnega projekta odobrila štiri milijone evrov nepovratnih sredstev. Dogovor je bil podpisan konec leta 2024. V začetku marca letos pa je na to temo na sedežu organizacije RNE na Dunaju potekal sestanek evropskih partnerjev, ki so prejeli nepovratna sredstva.

Nadgradnja sistema za učinkovitejše upravljanje

Novi integrirani informacijski sistem upravljanja železniškega prometa - iISUP bo nadomestil zdajšnji sistem spremljanja železniškega prometa (ISSŽP), ki je bil razvit v začetku 90. let prejšnjega stoletja. Ta posodobitev je ključna za izboljšanje učinkovitosti in zanesljivosti železniškega prometa ter sledenje sodobnim tehnološkim trendom v železniški industriji.

Ključni cilji projekta

Glavni cilj projekta iISUP je vzpostavitev sodobnega informacijskega sistema, ki bo omogočal celovito podporo operativnemu izvajanju vlakovnega prometa na javni železniški infra-

strukturi. S tem bo zagotovljena učinkovita informacijska podpora poslovnim procesom vodenja prometa, kar bo prispevalo k boljšemu načrtovanju in nadzoru nad železniškim prometom. Nova rešitev bo postavljena v virtualnem okolju na zdajšnji strojni opremi zasebnega strežniškega oblaka, ki ga zagotavlja SŽ - SINT. Projekt bo izveden v obdobju 2025–2027, njegova ocenjena vrednost znaša 10 milijonov evrov, od tega bo 4 milijone evrov prispevala Evropska unija iz Instrumenta za povezovanje Evrope.

Prihodnost digitalizacije železniškega prometa

Projekt iISUP pomeni pomemben korak k digitalizaciji in optimizaciji železniškega prometa v Sloveniji. Sodobni informacijski sistemi so ključni za zagotavljanje varnega,

učinkovitega in konkurenčnega železniškega prometa, ki bo lahko sledil izzivom prihodnosti in podprl razvoj trajnostne mobilnosti v Evropi.

Projekt bo pripomogel k večji odzivnosti in učinkovitosti železniškega omrežja, izboljšal usklajevanje med deležniki ter omogočil natančnejše in hitrejše sprejemanje odločitev v realnem času. S to nadgradnjo bodo Slovenske železnice še bolj pripravljene na prihodnje izzive in potrebe sodobne železniške infrastrukture.



Slovenske železnice pridobile vsa soglasja za dokončni prevzem skupine Nomago

S prevzemom skupine Nomago smo v Slovenskih železnicah uresničili enega ključnih strateških ciljev – postati vodilni ponudnik integrirane in trajnostno usmerjene mobilnosti v Sloveniji ter širši regiji.



Zgodba o prevzemu Nomaga se je začela aprila 2022, ko smo Slovenske železnice pridobile 50-odstotni delež v podjetju. Marca 2025 sta generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes in izvršni direktor družbe Adventura Investments Borut Puklavac podpisala pogodbo o prodaji preostalega 50-odstotnega deleža. Temu je sledil še zadnji korak – odobritev s strani pristojnih regulatorjev.

Na novinarski konferenci 21. julija 2025 je bilo uradno potrjeno, da so vsa soglasja pridobljena, kar pomeni, da je Nomago postal del skupine Slovenske železnice.

Nomago – široka mreža mobilnosti v Sloveniji in tujini

Skupina Nomago, ki vključuje tudi hčerinske družbe na Hrvaškem in v Italiji, je eden vodilnih ponudnikov javnega potniškega prometa v Sloveniji.

Trenutno:

- zaposluje približno 1.200 sodelavcev,
- upravlja več kot 700 sodobnih vozil,
- izvaja medkrajevne prevoze v sedmih statističnih regijah,
- pokriva 75 občin s šolskimi prevozi,
- v sedmih občinah upravlja mestni potniški promet, kjer postopno uvaja električne avtobuse.

Z blagovno znamko Nomago Bikes se podjetje uveljavlja kot vodilni sistem za izposajo koles v Sloveniji. V letu 2025 se storitev širi v 21 občin ljubljanske urbane regije ter v 7 koroških občin.

Nomago pomembno dopolnjuje tudi turistični segment, saj upravlja turistične destinacije (DMC) in organizira izlete, povezane z občasnimi prevozi. Četrtna čistih konsolidiranih prihodkov nastane na Hrvaškem in v Italiji. Podjetje intenzivno prenavlja svoj vozni park – v letu 2024 je dodalo 54 novih vozil, od katerih jih 90 % izpolnjuje okoljska standarda EURO 5 in EURO 6.

Poslovni rezultati in načrti za rast

Nomago je v letu 2023 ustvaril 128 milijonov evrov prihodkov in 18,3 milijona evrov dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA). V letu 2025 bo ustvaril predvidoma 170 milijonov evrov prihodkov.

Tudi skupina Slovenske železnice utrjuje svojo rast:

- leto 2024 je zaključila s 715 milijoni evrov prihodkov in 49 milijoni evrov dobička,
- po integraciji s skupino Nomago bo v letu 2025 predvidoma ustvarila 860 milijonov evrov prihodkov in 67 milijonov evrov dobička iz poslovanja,
- cilj za leto 2026 pa je doseči milijardo evrov letnih prihodkov.



Generalni direktor Slovenskih železnic, Dušan Mes, ob tem poudarja: »Za Slovenske železnice je to velik korak v realizaciji strateškega načrta, katerega stebra sta razvoj mobilnosti potnikov in logistike, ki jo razvijamo skupaj s češkim partnerjem in pri čemer bomo kmalu realizirali tudi nekaj odmevnih prevzemov v regiji. Slovenske železnice bodo tako ponujale celovito storitev mobilnosti vsem potnikom z izboljšanimi storitvami ter novimi voznimi redi, ki se bodo še bolj prilagajali potnikom. S tem sovpada tudi izgradnja potniškega centra v Ljubljani in prepričan sem, da se bo stanje za uporabnike javnega potniškega prometa pomembno izboljšalo že letos, še bolj pa z izgradnjo potniškega centra v Ljubljani ter z vsemi investicijami, ki jih država vlaga v železniško infrastrukturo. Tako se bomo lahko primerjali s sosednjimi državami, kar je velik korak za Slovenijo.«

Glavni izvršni direktor skupine Nomago, Miha Tavčar, pa je dodal: »To je zelo pozitivna zgodba za Slovenijo, potnike in regijo širše. Skupaj smo pripravljeni, da našim uporabnikom ponudimo najboljšo uporabniško izkušnjo s področja mobilnosti. Imamo usklajene želje in cilje. Veselimo se izzivov v naslednjih letih, ko bomo lahko še izboljšali mobilnost, kot jo oboji razumemo.«

Mobilnost prihodnosti: zelena, povezana in trajnostna

Prevzem skupine Nomago pomembno prispeva k uresničevanju vizije Slovenskih železnic – postati osrednji steber integriranega javnega prometa v Sloveniji, s povezovanjem železniških, avtobusnih, kolesarskih in turističnih storitev v celovit sistem. To ni zgolj poslovni dogovor, temveč vizija prihodnosti, ki združuje trajnost, sodobno tehnologijo ter izboljšano uporabniško izkušnjo za vse potnike.



Nomago v številkah

- 1.200 zaposlenih (220 v tujini)
- 7 mestnih linij z uvajanjem električnih avtobusov
- več kot 700 vozil, v 90 % izpolnjena standarda EURO 5 in 6
- 21 občin v mreži Nomago Bikes
- 75 občin s šolskimi prevozi
- 170 milijonov evrov prihodkov v letu 2025

Sejemo sončno prihodnost

Enajst občin, številne lokalne skupnosti in ena zgodba o povezovanju in trajnosti.

Po Sloveniji se je ob koncu pomladi začela prav posebna zgodba, ki združuje povezovanje, trajnostno mobilnost in skupni pogled v prihodnost. V okviru projekta **#Sejemosončnoprihodnost** smo skupaj z 11 občinami ob železniških poteh sejali sončnice kot simbol svetle prihodnosti, skrbi za naravo in sodelovanja.

Projekt se je začel ob svetovnem dnevu čebel 20. maja s prvo setvijo v Grosupljem in Ivančni Gorici. Sledile so občine Ormož, Dol pri Ljubljani, Šmartno ob Paki, Velenje, Ljubljana, Medvode, Bohinj, Celje in Laško ob podpori lokalnih skupnosti, vrtcev, šol, čebelarskih in turističnih društev ter prebivalcev. Posebno vlogo so imeli otroci, ki so s pesmijo, plesom in drobnimi rokami sejali sončno prihodnost.

Vrhunec projekta bo jeseni, ko se bo predvideni razcvet sončnic ob železnici simbolično ujel z evropskim tednom mobilnosti – pobudo Evropske komisije, ki spodbuja trajnostne načine potovanja. Medovite rastline bodo takrat kot živ opomnik pomena narave, skupnega delovanja in naše skupne poti v bolj zeleno prihodnost.

Sončnice: simbol narave, skupnosti in poti

Sončnice imajo za ta projekt več pomenov: s svojo medovitostjo prispevajo k biotski raznovrstnosti, z usmerjenostjo k soncu simbolizirajo prihodnost in optimizem, s koreninami v skupni zemlji pa ponazarjajo sodelovanje. Zasajene površine ob progah bodo opomnik, da se trajnost začneja s konkretnimi dejanji, tako na nacionalni ravni kot v vsakem kraju posebej.

Župani občin, kjer smo sejali sončno prihodnost, so povedali:

Grosuplje, župan dr. Peter Verlič:

»Projekt Sejemo sončno prihodnost je zrasel prav v Grosupljem in nas danes povezuje že z mnogimi drugimi občinami. Hvaležen sem, da lahko občina Grosuplje sodeluje pri zgodbi, ki spodbuja sodelovanje, skrb za okolje in opraševalce, ter poudarja pomen železnice kot trajnostne prometne povezave.«



Ivančna Gorica, župan Dušan Strnad:

»Z veseljem smo se letos prvič priključili vseslovenskemu projektu Sejemo sončno prihodnost. Tudi v naši občini se zavedamo pomena železnice kot povezovalne poti in pomena skrbi za opraševalce. Skupaj s Slovenskimi železnicami smo posadili prve sončnice in upamo, da bodo te zrasle v dolgoročno sodelovanje.«



Ormož, župan Daniel Vrbnjak:

»Projekt Sejemo sončno prihodnost nas opominja, da je prav vsak cvet lahko korak k trajnostni družbi. V Ormožu se zavedamo pomena povezovanja, tudi prek železnice, zato s ponosom sodelujemo v tej zgodbi.«



Dol pri Ljubljani, podžupanja mag. Nika Rovšek:

»Vlak je bil pred 150 leti prvo okno v svet. Danes ga bodo ob poti krasile sončnice, ki bodo razveselile čebele in potnike ter nas spominjale, da prihodnost sejemo skupaj.«



Šmartno ob Paki, župan Janko Kopušar:

»Sončnice bodo polepšale okolico železnice in razveselile opraševalce. V Šmartnem ob Paki smo ves čas zavezani sodelovanju s Slovenskimi železnicami in si skupaj prizadevamo za varno, dostopno in trajnostno okolje.«



Velenje, podžupanja Aleksandra Vasiljevič:

»Sončnice so simbol sonca, svetlobe in povezanosti. Njihove barve so v barvah velenjske zastave, zato se nam je zdelo naravno, da jih posejemo skupaj z otroki in Slovenskimi železnicami. Naj bo to opomnik, da je prihodnost lahko zelena in povezana.«



Ljubljana, Maruška Markovčič, Oddelek za varstvo okolja:

»Z veseljem sodelujemo v projektu, ki sovпада z 10-letnico Čebelje poti v Ljubljani. Skupaj z železnicami sejemo trajnost in ozaveščamo o pomenu oprasovalcev v urbanem okolju.«



Medvode, podžupan Leon Merjasec:

»Z veseljem sodelujemo pri projektu sejanja sončnic. Sem tudi čebelar, zato vem, kako pomembne so medovite rastline za naravno ravnovesje. Slovenskim železnicam smo hvaležni, da so pripeljale projekt tudi v Medvode.«



Bohinj, župan Jože Sodja:

»Za nas železnica nikoli ni bila samo infrastruktura, je vez z regijo in svetom. Z željo, da čim več obiskovalcev Bohinja pride trajnostno, tudi z vlakom, smo se z veseljem pridružili pobudi, ki poudarja prav to: povezanost in skrb za naravo.«



Celje, podžupan Simon Jevšinek:

»Z veseljem smo se odzvali na pobudo sejanja sončnic, saj sovпада z našimi prizadevanji za zeleno, trajnostno mesto. Pred nami je velik projekt celjskega potniškega centra, pri katerem bodo Slovenske železnice pomemben partner.«



Laško, župan Marko Šantej:

»Železnica je v zgodovini Laškega imela ključno vlogo. Ob njeni gradnji so bili odkriti tudi termalni vrelci. Danes se z veseljem pridružujemo projektu sejanja sončnic, saj nas povezuje s tradicijo in prihodnostjo, še posebej letos, ko praznujemo 200 let pivovarstva in pripravljamo festival Pivo in cvetje, katerega partner so tudi Slovenske železnice. Če je Laško čebelam prijazna občina, je tudi kraj piva in cvetja – in sončnice to lepo povezujejo.«



Sončno poletje in trajnostna jesen

S setvijo sončnic opominjamo, da lahko tudi najmanjša dejanja vodijo do velikih sprememb. V Slovenskih železnica se zahvaljujemo vsem občinam, ki so se pridružile projektu in s tem pomagale sejati vrednote prihodnosti.

Skupaj ustvarjamo prostor, kjer potovanje pomeni več kot premik, pomeni povezovanje ljudi, krajev in vrednot.

Dan potnika

SŽ - Potniški promet z jasnimi razvojno-naložbenimi cilji za boljšo potniško izkušnjo

29. maja 2025 je potekala prva strokovna konferenca Dan potnika, ki jo je organizirala Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP). Zbrali so se predstavniki ključnih deležnikov slovenskega javnega potniškega prometa – ministrstva, prevozniki, raziskovalne organizacije, civilne pobude in občine. Udeleženci so razpravljali o prihodnosti potniškega prometa, z močnim poudarkom na povezovanju, digitalizaciji in izboljševanju izkušnje potnikov.

Javni potniški promet naj postane vsakdanja izbira

Minister za okolje, podnebje in energijo (MOPE) Bojan Kumer je izpostavil štiri temeljne usmeritve države pri razvoju sistema: »Spremenili in posodobili bomo informacijske sisteme, uvajali brezemisijna vozila, širili dejavnost prevozov na klic in okrepili nagovarjanje potnikov, naj javni potniški promet postane njihova vsakdanja izbira.« Poudaril je še, da je javni potniški promet orodje za blaženje podnebnih sprememb, za zmanjševanje stroškov mobilnosti in učinkovitejšo rabo prostora. S tem je postavil jasn okvir za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti in spodbudil tesnejše sodelovanje med državo, upravljavci in izvajalci prevozov.

Direktor družbe Slovenske železnice - Potniški promet Miha Butara pa je predstavil strateške in razvojne projekte družbe z jasnim poudarkom na vlaganjih v potniško izkušnjo: »Z vlaganji v posodobitev infrastrukture, voznega parka in digitalizacijo procesov gradimo železniški promet prihodnosti – zanesljiv, povezan ter prijazen in prilagojen uporabniku.« Za zagotavljanje učinkovitega in trajnostnega sistema pa morajo država, upravljavci in izvajalci prevozov delovati usklajeno.





Vlak kot prva izbira za sodobnega potnika

V družbi SŽ - Potniški promet ob tem aktivno izvajajo projekte posodobitve voznega parka, posodobitve in harmonizacije voznih redov, širijo ponudbo tako doma kot v tujini ter vzpostavljajo uporabniku prijazne in preproste informacijske rešitve. Cilji in vizija so jasni: vlak kot prva izbira za sodobnega potnika.

V končanem pogovornem omizju so Miran Sečki (DUJPP), Robert Sever (GZS), Darko Trajanov (MOPE) in Miha Butara (SŽ - Potniški promet) poudarili pomen sodelovanja in sistemskih rešitev, saj bo uspešna prihodnost javnega potniškega prometa temeljila na harmoniziranih voznih redih, enotni politiki vozovnic, digitalizaciji in naložbah, ki bodo resnično izpolnjevale potrebe potnikov.



Novost: portal Moj vlak

MOJVLAK 

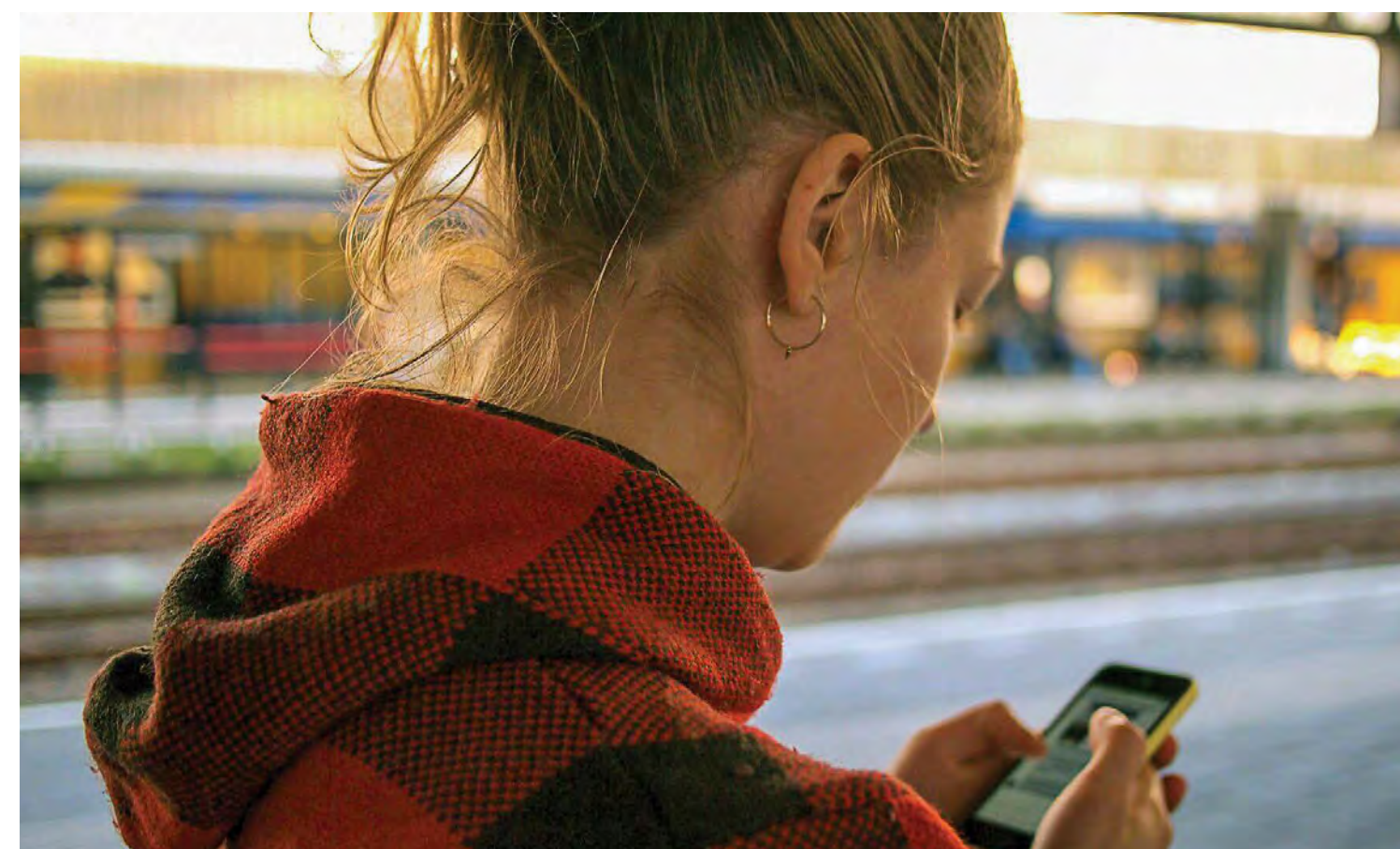
V želji po izboljšanju obveščenosti potnikov o dogodkih na progi in morebitnih spremembah voženj vlakov in s tem za boljšo uporabniško izkušnjo pri uporabi storitev javnega železniškega prevoza je od maja 2025 potnikom na voljo nova storitev, ki smo jo simbolno poimenovali Moj vlak. Na portalu se lahko potniki naročijo na prejemanje samodejnih brezplačnih SMS-sporočil, s katerimi bodo za želeni časovni okvir in za želeno relacijo prejeli brezplačna obvestila glede:

- zamud,
- nadomestnih prevozov in sprememb na izbranih relacijah.

Storitev je brezplačna in deluje brez uporabniškega računa.

Portal je namenjen vsem – potnikom in vsem zaposlenim –, ki želijo biti vedno pravočasno obveščeni.

Prijava je preprosta: obiščite potnik.sz.si/prijava-moj-vlak, izberite svojo relacijo ter dneve in uro dneva, za katere želite prejemati obvestila.



Prvi DAC forum v Sloveniji

V začetku maja je v Ljubljani potekal prvi slovenski forum o digitalni samodejni spenjači, ki so ga skupaj organizirali Prometni institut Ljubljana, združenje SEESARI in Ministrstvo za infrastrukturo.

Ljubljanski forum je bil pomemben mejnik v digitalizaciji železniškega tovornega prometa v Sloveniji in širši regiji, s posebnim poudarkom na uvajanju digitalne samodejne spenjače (DAC) – novega standarda za spenjanje tovornih vagonov, ki omogoča avtomatizirano in digitalno povezavo med vagoni ter pomembno izboljšuje varnost, učinkovitost in interoperabilnost v evropskem železniškem tovornem prometu.

Digitalna preobrazba tovornega prometa

Dogodek je združil glavne deležnike slovenskega železniškega sektorja, vključno z železniškimi prevozniki v tovrnem prometu, upravljavcem železniške infrastrukture, Ministrstvom za infrastrukturo, Gospodarsko zbornico Slovenije, udeležila pa ste se ga tudi mednarodna gosta: ambasador navedene spenjače Libor Lochman in Jens Engemann, programski vodja v okviru evropskega programa digitalnega samodejnega spenjanja.

Aleksandar Dobrijević s Prometnega instituta, ki je nacionalna kontaktna točka za navedeno spenjačo v Sloveniji, je po uradnem začetku dogodka aktivno sodeloval pri vodenju foruma, zlasti razprave v povezavi z nacionalno strategijo uvedbe te spenjače. Peter Verlič, predsednik združenja SEESARI, pa je poudaril pomen regionalnega sodelovanja pri inovacijskih in raziskovalnih projektih, povezanih z navedeno spenjačo.

Uvodna predstavitev je podala pregled trenutnega stanja razvoja tehnologije navedene spenjače na evropski ravni, sledile pa so razprave o posebnostih in izzivih slovenskega tovornega železniškega sistema. Udeleženci so aktivno razpravljali, kar kaže na skupno zavedanje o nujnosti pravočasne pripravljenosti in tesnega sodelovanja vseh deležnikov v digitalni preobrazbi železniškega tovornega prometa.



Nagradna križanka

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado.

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 26. septembra 2025**, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na naslov: Slovenske železnice, d. o. o., Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje nagrajencev bo v **ponedeljek, 29. septembra 2025**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s termo steklenico SŽ.

		ČAS MED DVEMA ZAPOREDNIMA NAKLADANJEMA NA ŽELEZNIŠKO VOZILO	IKONA FI ECCLESTONE	REKA V MONGOLIJ IN RUSIJI	DEJANJE, AKT		SIVINA, SIVOTA	ITALIJAN. PISATELJ (UMBERTO, IME ROŽE)	TV VODITELJ VALIČ	LAHEK, KONČAST ČOLN	NENADEN MOČEN VOJAŠKI NASKOK
ZUNANJI OKVIR, OBROČ						PIRA BAJESLOVNI PTIČ V STAREM EGIPTU					
PREDNOST, UGODNOST AMERIŠKI REŽISER LEE											
POMOČ: BENEFICIAT ČUPA ONON STELIT	TRETJE NAVJEČJE MESTO V SEVERNI MAKEDONIJI	NOVATOR, IZUMITELJ	SODOBNIK ILIROV	IVAN SIVEC	AMERIŠKI GRALEC (SEAN) KOST PRŠNEGA KOŠA		NINA OSEANAR NIZKA POSODA ZA PEČENJE	GLAVNA, NAVJEČJA ARTERIJA	ANŽE KOPITAR NARAVA, ČUD		
ARAŠID							PIRH, PISANICA JAPONSKA DENARNA ENOTA				
AVTOR: MATJAŽ HLADNIK											
KALO						IZMETAČ NABOJEV PRI PUŠKI ZLITINA VEČ KOVIN				POMEMBNA ŽELEZNIŠKA POSTAJA V OBČINI BREŽICE	GLASBENIK NA ORGLE
NEŽEN TONOVSKI NAČIN				SRD FILMSKI IGRALEC IN REŽISER WELLES		PITJE DO DNA KRATKA URA		IGRALEC MULEJ SPAČENA PRIKAZEN			
TVOREC, USTVARJALEC					MORSKA RIBA, TUN LAHEK INDIJANSKI ČOLN			STRAŠNO BITJE ODVZEM ŽIVLJENJA, UMOR			
NATAŠA ABRAM		ROCKER					RIBIŠKI ČOLN NAŠ IGRALEC (IVO)			BILL GATES MEHIŠKI PESNIK IN PISATELJ (OCTAVIO)	
AMERIŠKI PEVEC REDDING		JUNAKINJA V ROMANU APRIL		... IN 40 RAZBOJNIKOV VIKI GROŠELJ					ZEMLJIN TEČAJ TAJA ZUCCATO		
VOZNI LISTEK ZA VOŽNJO Z VLAKOM							GLASBENI INTERVAL V OBSEGU OSMIH STOPENJ				
VELIKA OPIKA Z BORNEA IN SUMATRE							JAZZOVSKI GLASBENIK				

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

telefonska številka _____, e-naslov _____.

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

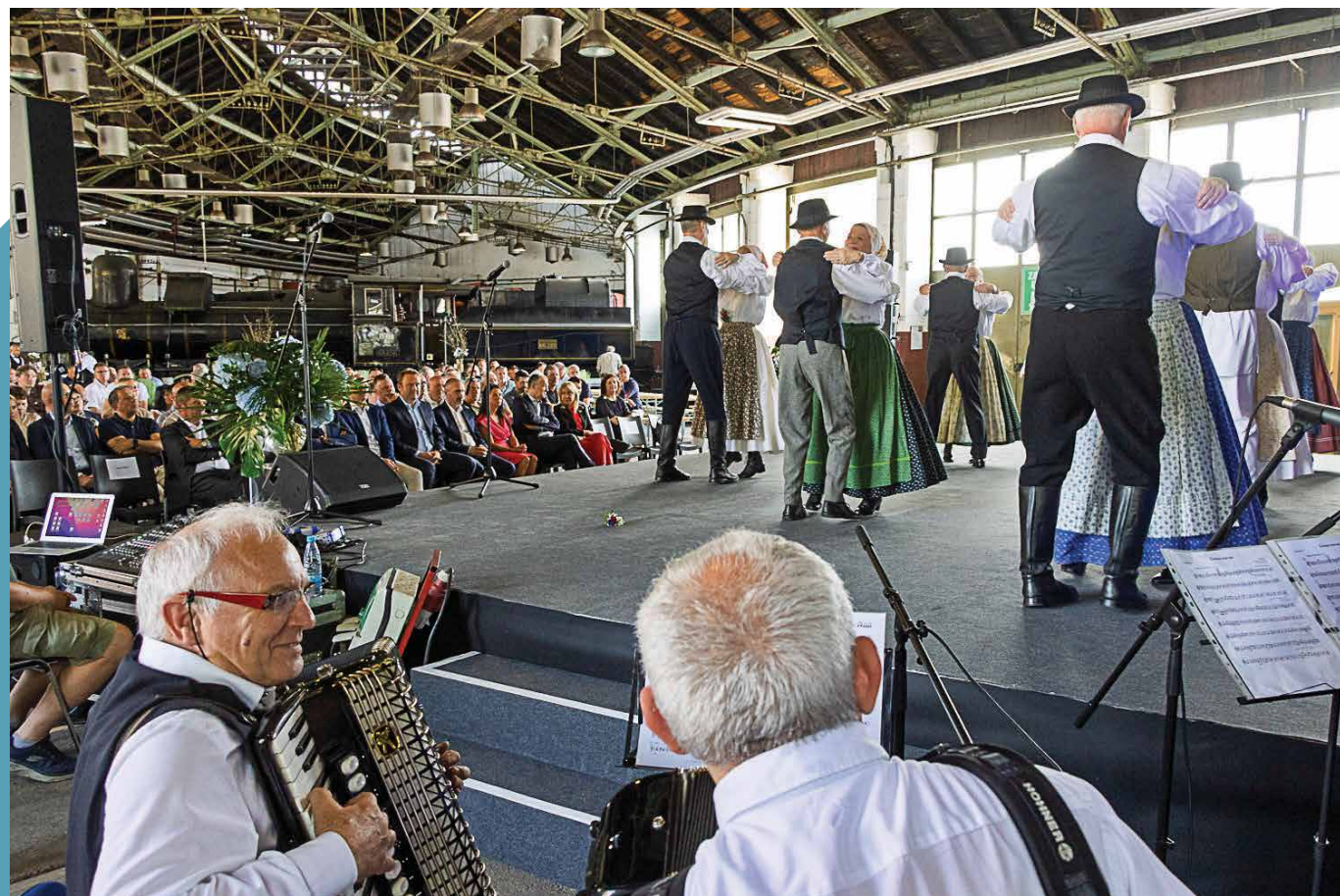
Z oddajo rešene križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Upravitelj vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. E-naslov pooblaščenice osebe za varstvo osebnih podatkov pri SŽ: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu, če boste izžrebani in upravičeni do nagrade, o tem obvestimo. Osebnosti obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri.

Osebnosti 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, tj. za nagradno igro. 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>.

Čestitke jubilantom za 30 let dela pri Slovenskih železnica!



V

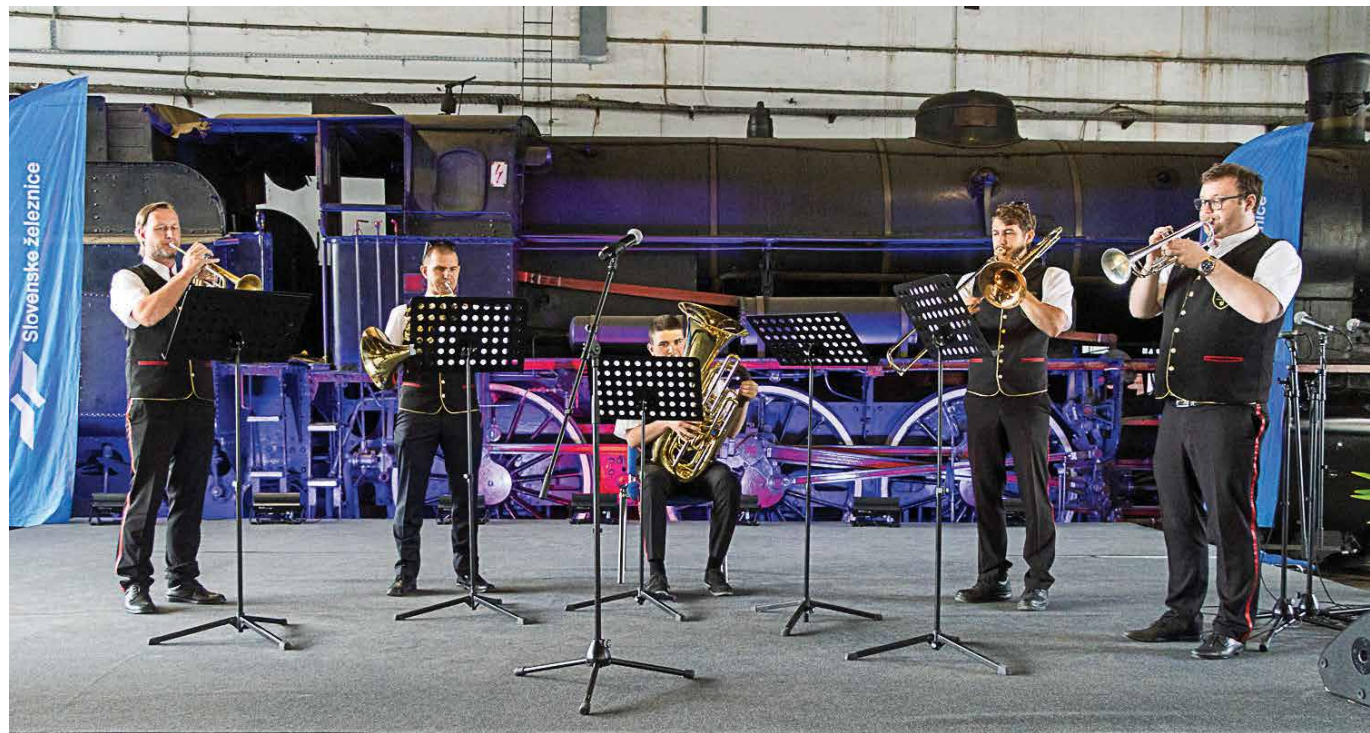
petek, 6. junija 2025, smo v rotundi Železniškega muzeja Slovenskih železnic proslavili dan železničarjev in počastili sodelavke in sodelavce, ki že 30 let predano delujejo v skupini Slovenske železnice.

Dan železničarjev je priložnost, da se spomnimo bogate slovenske železniške dediščine in izjemnega vpliva železnice na razvoj prometa, gospodarstva in družbe. Ob tem prazniku izpostavljamo pomen napredka, uspehov posameznikov in podjetij ter vlogo železničarjev v sodobnem času.

Dogodek je bil tudi priložnost za druženje sodelavcev in praznovanje uspehov preteklega leta. Posebno pozornost smo namenili jubilantom, ki so ob tej priložnosti prejeli priznanja in simbolične železniške žepne ure, ki so jim jih izročili njihovi vodje in direktorji podjetij.

Iskrene čestitke vsem jubilantom!





Slovenske železnice z Mestno občino Kranj za podnebno nevtralno prihodnost

Slovenske železnice z jasno zavezo k trajnostnemu razvoju pri projektu misije Podnebno nevtralna in pametna mesta tudi kot partnerice Mestne občine Kranj.

V torek, 16. aprila 2025, sta v Kranju župan Mestne občine Kranj Matjaž Rakovec in direktor družbe Slovenske železnice - Potniški promet Miha Butara podpisala zavezo o sodelovanju pri doseganju podnebne nevtralnosti. Slovenske železnice so se tako pridružile več kot 50 organizacijam in postale največje slovensko podjetje, ki se je aktivno vključilo v ta pomembni evropski projekt.

Podnebno nevtralna in pametna mesta

Kranj je eno izmed 112 evropskih mest, izbranih v okviru misije Podnebno nevtralna in pametna mesta, katere cilj je doseči podnebno nevtralnost do leta 2030. Največji izziv je pri tem področje prometa, zato ima sodelovanje s Slovenskimi železnicami velik pomen tako pri načrtovanju kot pri izvajanju konkretnih ukrepov za bolj trajnostno mobilnost. Kranjska občina namerava do leta 2030 zmanjšati izpuste toplogrednih plinov za 113.263 ton CO₂ v primerjavi z letom



2018. Skupna zaveza prinaša priložnosti za izboljšanje poveztivosti potniškega prometa, razvoj inovativnih rešitev na področju zadnjega kilometra, skupne promocijske aktivnosti in druge trajnostne pobude.

Posodobitev voznega parka za zeleno mobilnost

Pri Slovenskih železnicah že leta sistematično vlagamo v razvoj okolju prijaznih rešitev, pri čemer je posodobitev voznega parka med glavnimi prednostnimi nalogami. Že danes vse naše električne vlake poganja električna energija iz 100-odstotno obnovljivih virov, kar zelo zmanjšuje ogljični odtis.

Po podatkih Evropske komisije železnice pridelajo le 0,4 % vseh emisij toplogrednih plinov iz prometa, kar nas postavlja v vrh okolju prijaznih načinov prevoza. Z novimi 52 potniškimi garniturami pa potnikom zagotavljamo sodoben, udoben in še bolj trajnosten način potovanja.

Direktor družbe Slovenske železnice - Potniški promet Miha Butara je ob podpisu zaveze izpostavil: »Prepričan sem, da lahko s Kranjem ustvarimo dobro trajnostno zgodbo, ki bo prinašala dobrobiti vsem – potnikom, okolju, turizmu – in bo lahko primer dobre prakse tudi v drugih mestih, povezanih z železnico.«

Trajnostno ne le v Kranju, temveč po vsej Sloveniji

Čeprav je pobuda povezana s Kranjem, ima podpisana zaveza širši pomen. V Slovenskih železnicah razumemo svojo vlogo nacionalnega partnerja pri doseganju zelenega prehoda – tako s posodobitvijo potniškega in tovornega prometa kot s sodelovanjem z lokalnimi skupnostmi.

Verjamemo, da z vključevanjem v pobude, kot je misija Podnebno nevtralna in pametna mesta, ne le soustvarjamo boljši jutri za posamezne lokalne skupnosti, temveč aktivno gradimo prihodnost za vso Slovenijo.



Družini prijazno podjetje

Skupini Slovenske železnice je bila 15. maja 2025 uradno podeljena listina Družini prijazno podjetje – priznanje, ki potrjuje naša prizadevanja za boljše usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja.

Slovesna podelitev je potekala v prostorih Gospodarske zbornice Slovenije. Z vključitvijo v postopek za pridobitev certifikata in sodelovanjem z inštitutom Ekvilib smo naredili pomemben korak k oblikovanju delovnega okolja, ki bo še bolj podpiralo vas, sodelavke in sodelavce v vseh življenjskih obdobjih.

Med izbranimi ukrepi, ki jih bomo vpeljali, je tudi otroški časovni bonus, ki ga zaposleni že lahko koristijo. Ukrepi, opredeljeni v 107. členu Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, omogoča odsotnost z dela z nadomestilom plače:

- na dan uvajanja otroka v vrtec,
- na dan spremljanja devetošolca na informativni dan.

Ta certifikat ni le priznanje, ampak tudi zaveza, da bomo še naprej ustvarjali delovno okolje, kjer se vsak izmed nas lahko lažje posveti tudi najpomembnejšim življenjskim trenutkom zunaj službe.



Zvezde skrivnostnega nakupa

Ker želimo svoje storitve redno izboljševati, četrtno spremljamo tudi kakovost storitev in odnosov do naših uporabnikov, ki jo izvajamo z raziskavo s skritim potnikom v sodelovanju s podjetjem Skrivnostni nakup.

V zadnjih merjenjih zadovoljstva potnikov smo dosegli odlično, zelo visoko oceno – skoraj 88-odstotno zadovoljstvo.

V ocenjevanje je bil zajet celoten prodajni proces in vključeno je bilo vse osebje, ki je v stiku s potniki – od prodajalcev vozovnic na blagajnah in v informacijskih centrih do spremljevalnega osebja na vlakih.

Skrivnostni kupci so opravili več kot 30 telefonskih klicev, 15 elektronskih poizvedb, 20 osebnih obiskov prodajnih mest, preverili pa so tudi delo sprevodnikov in kakovost komunikacije na vlakih. Ocenjevali so strokovnost, prijaznost, ažurnost in splošno uporabniško izkušnjo. Najbolje ocenjeni zaposleni so si prislužili naziv zvezda skrivnostnega nakupa.

Vsem sodelujočim se zahvaljujemo za njihov trud, saj prav prijazen in strokoven pristop zaposlenih pomembno vpliva na zadovoljstvo naših potnikov. Zaposlene z najboljšimi rezultati bomo nagradili tudi v prihodnje, saj želimo s tem spodbuditi kulturo odličnosti v storitvah, ki jih ponujamo.



Obisk lokalnih skupnosti v Posavju: naše zavezništvo za trajnostno mobilnost

V sredo, 18. junija 2025, je vodstvo družbe SŽ - Potniški promet obiskalo lokalne skupnosti v Posavju, natančneje občine Sevnica, Radeče in Krško. Namen obiska je bil vzpostaviti neposreden stik z župani in občinskimi predstavniki ter prepoznati lokalne potrebe glede železniške poveztivosti.

Dogovori in načrti

Na delovnih sestankih so se osredotočili na izboljšanje vsakodnevnih povezav za lokalno prebivalstvo, zlasti glede migracij za šolske in službene namene.



Poudarili so:

- boljšo integracijo z avtobusnim prometom, da bi zagotovili učinkovito pot od doma do najbližje železniške postaje,
- razširitev parkirišč in kolesarnic, s čimer bi olajšali kombinirano potovanje z vlakom in lastnim prevozom,
- povečanje mobilnosti občanov na večjih dogodkih, skupaj smo proučili možnosti prilagoditve voznih redov za množične prireditve.

Srečanja z župani so omogočila konkretne predloge, na primer:

- Radeče: usmerili so se v možnosti za urejen dostop kolesarjev s podhodom in povezovalnimi avtobusi do središča mesta,
- Krško: razpravljali so o sanaciji železniške postaje in vključevanju lokalnih ponudnikov storitev,
- Sevnica: župan je predstavil obsežno poročilo o potniškem prometu, problematiki parkiranja in dnevnih migracijah.

Obisk postaj in neposredna izkušnja

Obiskali so železniške postaje v navedenih občinah in na poti do Zidanega Mosta, ta je ključni prehod med Ljubljano in Posavjem. Z ogledom infrastrukture in pogovorom s potniki so dobili dragocene povratne informacije, s katerimi bomo prilagodili svoje načrte in prednostne naloge.

Zaveza

Družba SŽ - Potniški promet se je zavezala, da bo:

1. sodelovala z lokalnimi skupnostmi pri optimizaciji voznih redov,
2. spodbujala integracijo železnice z avtobusnimi povezavami,
3. razvijala dodatne storitve – parkirišča, kolesarnice, občasno prilagoditev povezav za lokalne dogodke,
4. ohranjala redno komunikacijo in spremljala izvajanje dogovorjenih ukrepov.

V družbi se zavedamo, da urejeno in učinkovito sodelovanje z lokalnimi skupnostmi pomeni večjo uporabniško vrednost naših storitev in hkrati krepi trajnostno mobilnost v regiji. Skupaj gradimo potniški promet, ki je bližji potrebam ljudi in okolju.

Dogodki spomladi 2025

Strojevodje na ogledu drugega tira – pogled v prihodnost skozi predore in čez viadukte



Konec marca in v začetku aprila smo si strojevodje iz sekcij Divača in Ljubljana ogledali gradbišče drugega tira Divača–Koper. Gre za največji železniški infrastrukturni projekt v Sloveniji, ki bo pomembno vplival tudi na naš poklicni vsakdan. Ogled, ki ga je strokovno vodil inženir gradbeništva Ljubo Žnidar iz podjetja 2TDK, je potekal v odličnem vzdušju, ob lepem vremenu in z upoštevanjem vseh varnostnih pravil.

Na terenu smo si ogledali viadukt Gabrovica, predor T3 (Stepani), viadukt Vinjan in center za obiskovalce Kraški rob. Tam nas je pričakala predstavnik TIC Koper, ki nam je predstavila naravne in kulturne posebnosti območja. Na interaktivni steni smo si ogledali tudi videopredstavitve projekta, ki nazorno prikazuje traso, tehnične rešitve in napredek gradnje. Pridružili so se nam tudi nekateri upokojeni kolegi, med njimi vedno dobro razpoloženi Dobrivoj Subič, ki je s svojo prisotnostjo še dodatno obogatil dan.

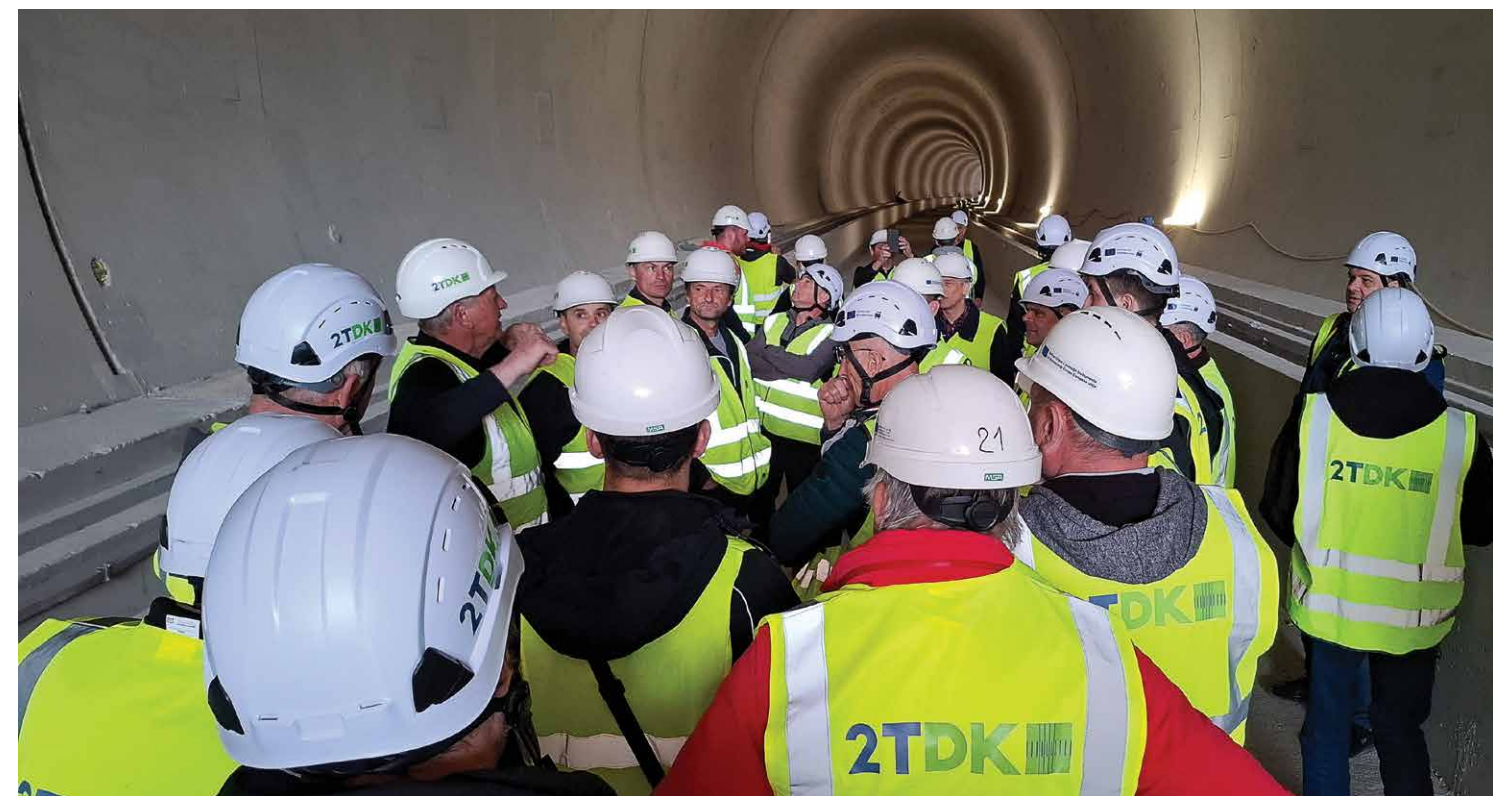
Ogled smo sklenili z malico v gostilni Risnik v Divači, kjer smo ob domači hrani strnili vtise in si izmenjali mnenja. Vsi smo se strinjali, da je bil ogled izjemno poučen, strokovno dovršen in lepo organiziran.

Nova železniška proga bo dolga 27 kilometrov, od tega bo več kot 75 % proge potekalo skozi predore. Zgrajenih bo sedem predorov s skupno dolžino več kot 37 kilometrov in več viaduktov – najdaljši med njimi, Vinjan, bo dolg 620 metrov in visok več kot 70 metrov. Proga bo omogočala hitrosti do 160 km/h za potniški in 120 km/h za tovorni promet. Zaradi manjših vzponov in večjih radijev bo vožnja udobnejša, promet pa varnejši in bolj pretočen.



S posodobitvijo prihajajo tudi nove odgovornosti. Proga bo opremljena z evropskim sistemom za nadzor vlakov, kar zahteva dodatna usposabljanja in spremembe v načinu vožnje. Strojvodje bomo tako v prihodnje še bolj povezani s tehnologijo in digitalizacijo, a hkrati bomo vedno ostali tisti, ki prvi začutimo progo: njen ritem, značilnosti in naravo.

Z obiskom gradbišča smo dobili ne le vpogled v tehnično plat projekta, ampak tudi občutek pripadnosti nečemu večjemu – prihodnosti slovenskih železnic. Polni vtisov in navdušenja smo dan končali z mislijo na čas, ko bo po novem tiru zapeljal prvi vlak – in ko bomo kot strojevodje postali njegov del.





Železničarke na DM teku 2025

31. maja 2025 smo z veseljem sodelovali na največjem tekaškem dogodku za ženske v Sloveniji – DM teku za ženske!

Ponosni smo, da je 75 sodelavk iz skupine Slovenske železnice s svojo energijo, vztrajnostjo in ekipnim duhom zastopalo naše podjetje. Naše predstavnice niso tekmovalle le zase, temveč tudi za promocijo gibanja, zdravja in povezanosti v delovnem okolju. Hvala vsem udeleženkam, ker ste ponosno predstavljale našo skupino in širile vrednote, ki nas povezujejo ob vsakdanjem delu: vztrajnost, solidarnost in predanost ciljem.

1000 železničarjev nad 1000 metrov

Tudi letos je Železničarsko športno društvo Slovenije uspešno izpeljalo tradicionalne pohode v okviru projekta 1000 železničarjev nad 1000 metrov. V sodelovanju s planinskimi društvi Železničar Ljubljana, Celje in Maribor smo se 24. maja podali na tri slikovite cilje: Vogar, Mrzlico in Mariborsko kočo. Zaposleni, upokoenci in njihovi družinski člani so skupaj tvorili kar 540-člansko pohodniško skupnost, ki se je podala nad 1000 metrov nadmorske višine.

Na svidenje prihodnje leto – spet visoko nad 1000 metrov!



Zmagovalni duh Slovenskih železnice: od Dobrovcev do Ohrida

Ekipo Slovenskih železnice je v letošnji sezoni Poslovne nogometne lige pokazala izjemno srčnost, predanost in ekipni duh, ki so jo popeljali vse do vrha, tako doma kot v tujini.

Zmagovalci petega turnirja v Dobrovcih

V soboto, 12. aprila 2025, je v Športnem parku Dobrovce potekal peti turnir letošnje Poslovne nogometne lige. Med devetimi ekipami iz več slovenskih podjetij je največ borbenosti in ekipnega duha pokazala prav ekipa Slovenskih železnice, ki je z odlično igro zasluženo osvojila 1. mesto in prevzela vodstvo v skupni razvrstitvi!



Z osvojenimi 181 točkami so naši fantje pred zadnjim turnirjem sezone prehiteli podjetji Platenka (168 točk) in NLB (127 točk). Ekipo vodi Darko Gavrič, vozovni preglednik iz Kopra, ob njem pa so igrali še Admir Begić, Valen Filipović, Aleksandar Popović, Alex Petrovič, Luka Klančičar, Amel Memić, Miha Ferjančič, Mario Kitanović, Boštjan Božič, Školi-ber Domen, Luka Mutavčič in Katarina Kitanović kot tehnična podpora.

Ekipo Slovenskih železnice nastopa v ligi od januarja 2024, v tem času pa je sodelovalo že več kot 30 zaposlenih iz več krajev po Sloveniji. Vse pa povezuje en cilj: ponosno zastopati Slovenske železnice in krepiti sodelovanje, zaupanje in ekipno energijo.

Zmagovalci Business Cupa 2025 v Ohridu

Zgodba o uspehu se je nadaljevala tudi na mednarodnem prizorišču. Od 15. do 18. maja 2025 se je ekipa Slovenskih železnic udeležila Business Cupa v Ohridu, kjer se je pomerila z ekipami iz Slovenije in Severne Makedonije. Po več kot 1.300 kilometrih poti, deževnem treningu in neomajni volji so naši fantje znova dokazali, da so prava ekipa. Domov so se vrnili s pokalom za 1. mesto!

Turnir je potekal ob podpori slovenskega konzulata v Severni Makedoniji, dogajanje pa je spremljal tudi častni konzul Republike Slovenije, Shenol Islam. Fantje so turnir zaokrožili z obiskom mesta Ohrid in simboličnim skokom v Ohridsko jezero, kot pečat nepozabne izkušnje.

Vodja ekipe, Darko Gavrić, se je ob tej priložnosti zahvalil podjetju: »Zahvala Slovenskim železnicam, da podpirajo takšne pobude, saj nam takšna podpora daje dodatno motivacijo in občutek povezanosti.«

Več kot le nogomet

Poslovna nogometna liga ni le tekmovanje – je prostor povezovanja, gibanja in krepitev odnosov med sodelavci. Ekipa Slovenskih železnic je s svojimi uspehi pokazala, kako šport lahko odseva vrednote, ki jih živimo tudi pri vsakdanjem delu: predanost, sodelovanje in ponos.



S Karolininimi vlaki brezplačno na dobrodelni koncert za pogumno Karolino



V četrtek, 20. marca 2025, je bila v Hali Tivoli v Ljubljani organizirana velika dobrodelna prireditev v podporo šestletni Karolini, ki se že od rojstva bori s kruto in redko smrtonosno boleznijo, Cockaynovim sindromom, tip B.

Dobrodelni koncert, ki ga je organiziralo Društvo Viljem Julijan, je bil namenjen zbiranju še zadnjih 65.000 evrov za razvoj genskega zdravljenja, s katerim želijo bolnikom s to izjemno redko boleznijo dati novo upanje. Skupaj z več kot dve leti trajajočo zbiralno akcijo si prizadevajo doseči končni cilj, da bi zbrali dva milijona evrov.

Na oder za Karolino, z vsem srcem

Na odru so nastopili številni priznani glasbeniki, ki so z glasbo združili moči za dober namen. Med njimi so bili: Nina Pušlar, Tilen Artač, Ines Erbus, Bepop, Vila Eksena, Miran Rudan, Alfi Nipič, Vili Resnik, Isaac Palma, Manca Špik, SoulGreg Artist, Alex Volasko, Nina Mrak in Werner.

Karolinini vlaki z vseh koncev Slovenije v podporo upanju

Posebno noto dogodku so dodale tudi Slovenske železnice, ki so v sodelovanju z organizatorji omogočile brezplačen prevoz na koncert z vseh koncev Slovenije. Vsi vlaki, ki so 20. marca vozili proti Ljubljani, so bili simbolično poimenovani Karolinini vlaki.

Potniki z vstopnico za koncert so se lahko z njimi pripeljali brezplačno, s čimer so Slovenske železnice omogočile še več ljudem, da izrazijo svojo podporo Karolini in sodelujejo pri dobrodelnem dejanju.

Koncert ob 105. obletnici ŽKUD Tine Rožanc

Železničarsko kulturno-umetniško društvo Tine Rožanc v letu 2025 praznuje 105 let delovanja.



V tem dolgem obdobju se je v društvu zvrstilo mnogo sekcij in skupin, ki so s svojim ustvarjanjem bogatile slovensko ljubiteljsko kulturo. Danes to poslanstvo nadaljujejo folklorna, pevška, likovna sekcija, glasbeni skupini Katanija in Klapa Lavanda.

V jubilejnem letu smo ta izjemni mejnik proslavili s koncertom Drava, Soča, Sava, ki je bil 26. aprila 2025 v Linhartovi dvorani Cankarjevega doma. Osrednji snovalci koncerta so bili člani folklorne sekcije društva, mladi slovenski koreografi, glasbeniki in kostumografi, ki so pod umetniškim vodstvom Gašperja Tomana, Nejca Panjana in Nine Mažgon Müller oblikovali večer, prepleten s plesnim in glasbenim izročilom širšega slovenskega etničnega prostora.

Koncert je temeljil na zgodbi o treh sestrah, Dravi, Savi in Soči, ki so nas s svojim popotovanjem in nesoglasji popeljale po regijah Slovenije, hrvaške Podravine in srbske Posavine – vse do morja, kjer so končno dosegle spravo. V sklopu večera se je na odru zvrstilo več kot 100 nastopajočih vseh generacij, ki so s plesom, glasbo in pesmijo oživili bogato kulturno dediščino in umetniški izraz ŽKUD Tine Rožanc.



Sedemdeset let Jamarskega kluba Železničar

Približno sto nekdanjih in sedanjih članov Jamarskega kluba Železničar se nas je zbralo v Stekljeni dvorani na Direkciji Slovenskih železnic na Kolodvorski ulici v Ljubljani. Konec marca 1955 je bila namreč na občnem zboru Planinskega društva Železničar v članske vrste sprejeta skupinica jamarjev, ki se je sprva imenovala Speleološka sekcija PDŽ. Duši te sekcije sta bila Dušan Novak in Nada Čadež, oba hidrogeologa. Sestanki sekcije so se odvijali redno vsak četrtek zvečer, po šoli, in sicer v tedanjih prostorih PD Železničar, ki so bili nasproti že omenjene Steklene dvorane, v kateri so se tiste čase odvijale mnogotere dejavnosti – od plesnih vaj do raznih občnih zborov in podobno. Po formalnem delu sestankov so redno zavili še na kako pivo k Slamiču – v tedaj slavni lokal sredi Ljubljane. Za delovno področje so si jamarji sekcije izbrali Kočevsko in Triglavski narodni park, na akcije, kot so imenovali te svoje raziskovalne izlete oziroma pohode, pa so navadno potovali z vlakom, saj so imeli kot železničarji brezplačen prevoz. Vlak je v Kočevje tiste čase še redno vozil, z Bohinjem pa so bile prometne zveze od nekdaj dobre.

Na vhodih v jame so navadno z rdečo barvo na kako drevo ali skalo napisali SS PDŽ in včasih tudi letnico, da se je vedelo, da je ta in ta speleološki objekt že raziskan in dokumentiran. Vendar ta SS v tistem času ni bil najbolj primeren zaradi še živega spomina na ne tako daljne dogodke, zato se je sekcija preimenovala v jamarsko sekcijo. Ta se je hitro razvijala in članstvo se je množilo. Že ob 15-letnici delovanja so jamarji organizirali prvo jugoslovansko speleološko odpravo na drugo celino, in sicer v Afriko, na Atlas. Odprava resda ni dosegla vseh zastavljenih ciljev, vendar je to že druga zgodba.

Leto pred tem smo mlajši jamarji ob poti z Vogarja na Viševnik v Bohinju naleteli na brezno, ki je dobilo ime Brezno pri gamsovi glavici, ki nas je dodobra zaposlilo in bilo vrsto let najgloblja jama v tedanji Jugoslaviji. Nedolgo za tem je sledila raziskava Jame pod Debelim vrhom nad planino V Lazu, ki je trenutno najgloblja jama v narivni strukturi t. i. Slatenske plošče, katere del je tudi Triglav.

Konec sedemdesetih let prejšnjega stoletja smo se jamarji odločili za samostojno pot. Ustanovili smo Jamarski klub Železničar, ki še danes uspešno deluje, vodi pa ga svetovno uveljavljeni jamski fotograf Peter Gedei.

Ob ustanovitvi naše sekcije je bilo v Sloveniji znanih in registriranih približno 2.000 speleoloških objektov, danes pa jih poznamo že 15.600! Seveda je marsikatera izmera in zapisnik delo jamarjev železničarjev. V vseh teh letih se je z raziskovanjem in obiskovanjem jam v našem društvu zvrstilo 565 članov. 33 jih ima doktorat znanosti, dva pa sta dosegla naziv akademik.

Alsthom* 50 let v Sloveniji

Nemara bi bilo treba vzklik »Nazaj k naravi«, ki ga je uvedel francoski filozof in literat Jean Jacques Rousseau, parafrazirati v »Nazaj k Alst(h)omu!«. SŽ so pri njem naročile nove električne lokomotive ravno po pol stoletja, odkar so se odvrnile od italijanskih proizvajalcev in so za dobavo novih, sodobnih lokomotiv izbrale francosko firmo Alsthom (v Alstom se je preimenovala šele leta 1999). Sreča je hotela, da si je pisec navdušeno vpisal v začetniški tečaj fotografiranja, saj je hotel tem skrivnostim priti do dna. Potem pa je izvedel, da so pravkar prispele nove francoske lokomotive. Ali si je sploh mogoče zamisliti bolj vabljev predmet fotografskega poželjenja? Pot pod noge in v moščanski Elok depo, kjer so se novcate lokomotive, še »zapakirane«, s prepletenimi stekli in opremljene s tablamami z naslovom prejemnika ponujale pogledu. Dišale so tako, kot diši nov avto. Prelepo! Bralec si lahko misli, da avtorju ni bilo do varčevanja s filmom. Bilo je to daljnega leta 1975 in spomin na to čustveno, vzneseno doživetje je še danes svetel.

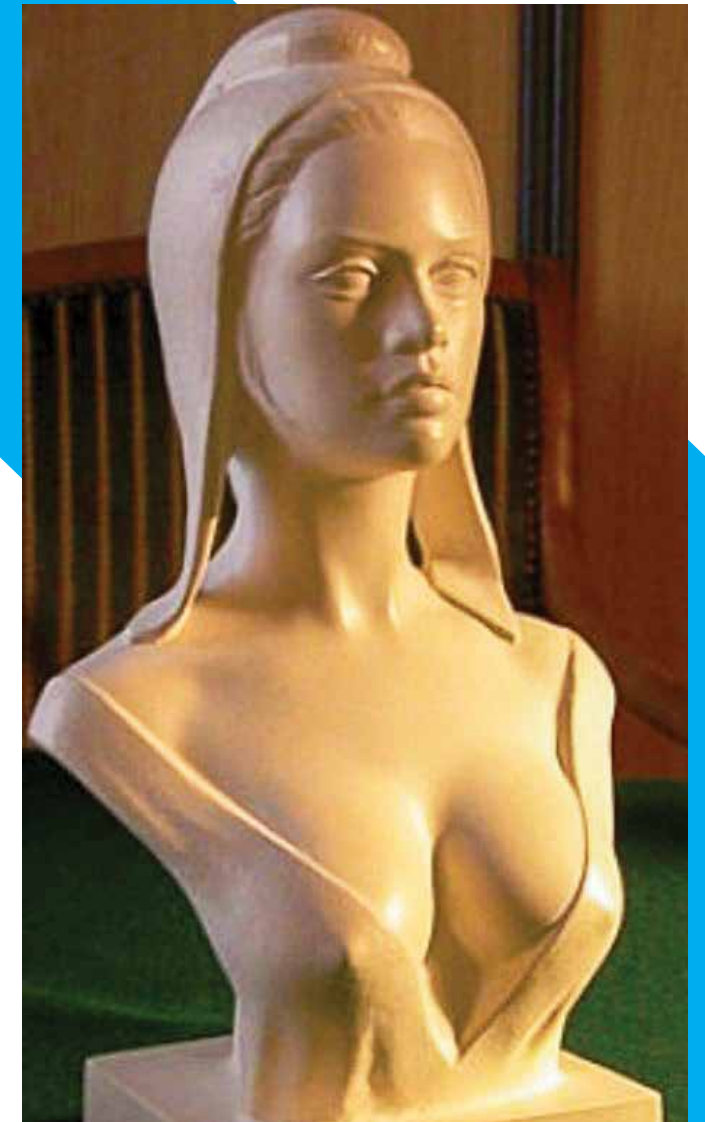


Pomlad 1975, pravkar so prispele nove brižitke.

Brižitke so bile opremljene z naslovom prejemnika. Kratica ZŽTP je pomenila Združeno železniško transportno podjetje Ljubljana.



Brigitte Bardot v resničnem življenju in kot Marianne



Francozinje serije 363 so bile v primerjavi z italijanskimi mehi serije 362 in mopedi serije 342 resnično estetski pre-sežek, lepote. Kaj je bolj naravnega, kot izbrati za vzdevek ime najlepše Francozinje tistega časa? To je bila filmska igralka Brigitte Bardot, mladenka nenavadne, eterične, a senzualne lepote, ne toliko predmet poželjenja kot predmet hrepenenja vseh mladcev. Njena čista lepota je vsakogar tako prevzela, da jo je kipar izbral kot model za kip Marianne, simbol Francije.

Bralce bo zanimalo, da je gospa Bardot še živa. Kljub devetim desetletjem je še vedno na poseben način lepa. Ko je končala svojo filmsko kariero, je postala aktivistka za pravice živali.

* Alstom, kot se imenuje danes, je francoski tehnološki gigant, ki je nastal leta 1928 z združitvijo francoske izpostave ameriške družbe Thomson-Houston Electric Company in francoske družbe Société Alsacienne de Constructions Mécaniques. Novo ime je združilo dele imen prejšnjih družb: Als + Thom = Alsthom. Že leta 1932 je začel proizvajati tudi električne lokomotive ter električno in hidravlično opremo. S prevzemanjem številnih priznanih tehnoloških proizvajalcev z zelo širokim naborom izdelkom je postal multinacionalna družba, med drugim je izdeloval tudi uparjalnike za jedrske elektrarne. Leta 1999 so njegovo ime poenostavili v Alstom. V Slovenijo je segel tudi v tretjem tisočletju pri izgradnji TEŠ 6.

Vodna postaja v občini Hrpelje - Kozina (Klanec pri Kozini)

Vasi Klanec pri Kozini v občini Hrpelje - Kozina sta edinstveni objekt in oprema za zbiranje in črpanje vode. Objekt je bil zgrajen za opremljanje parnih lokomotiv z vodo na progi Hrpelje-Kozina-Trst (Sv. Andrej), ki je bila zgrajena leta 1887. Parne lokomotive so namreč vodo potrebovale kot energent. V kombinaciji s premogom, v razmerju približno 4 : 1, je z uporabo ognja v parnem kotlu nastajala para, ki je poganjala parni stroj in lokomotivo. Voda se je uporabljala tudi za lokomotive na progi Divača-Pulj, ob gradnji koprške proge in ob drugih priložnostih. Nazadnje je vodo uporabljala Ina plin v Kozini kot požarno vodo. Po prenehanju uporabe parne vleke in prenehanju drugih potreb vodna postaja ni bila v uporabi in je propadala. K sreči so domačini, navdušenci, Slovenske železnice in lokalna skupnost skrbeli, da je objekt ostal v precej originalni podobi. Zdaj je ta edinstvena dediščina obnovljena in predana obiskovalcem na ogled. K temu je pomembno prispevala gradnja drugega tira, pri čemer je podjetje 2TDK prispevalo ustrezna finančna sredstva. Takšnih vodnih postaj je bilo na območju Slovenije in Istre približno 100, ta pa je edina obnovljena v dokaj izvirni obliki.

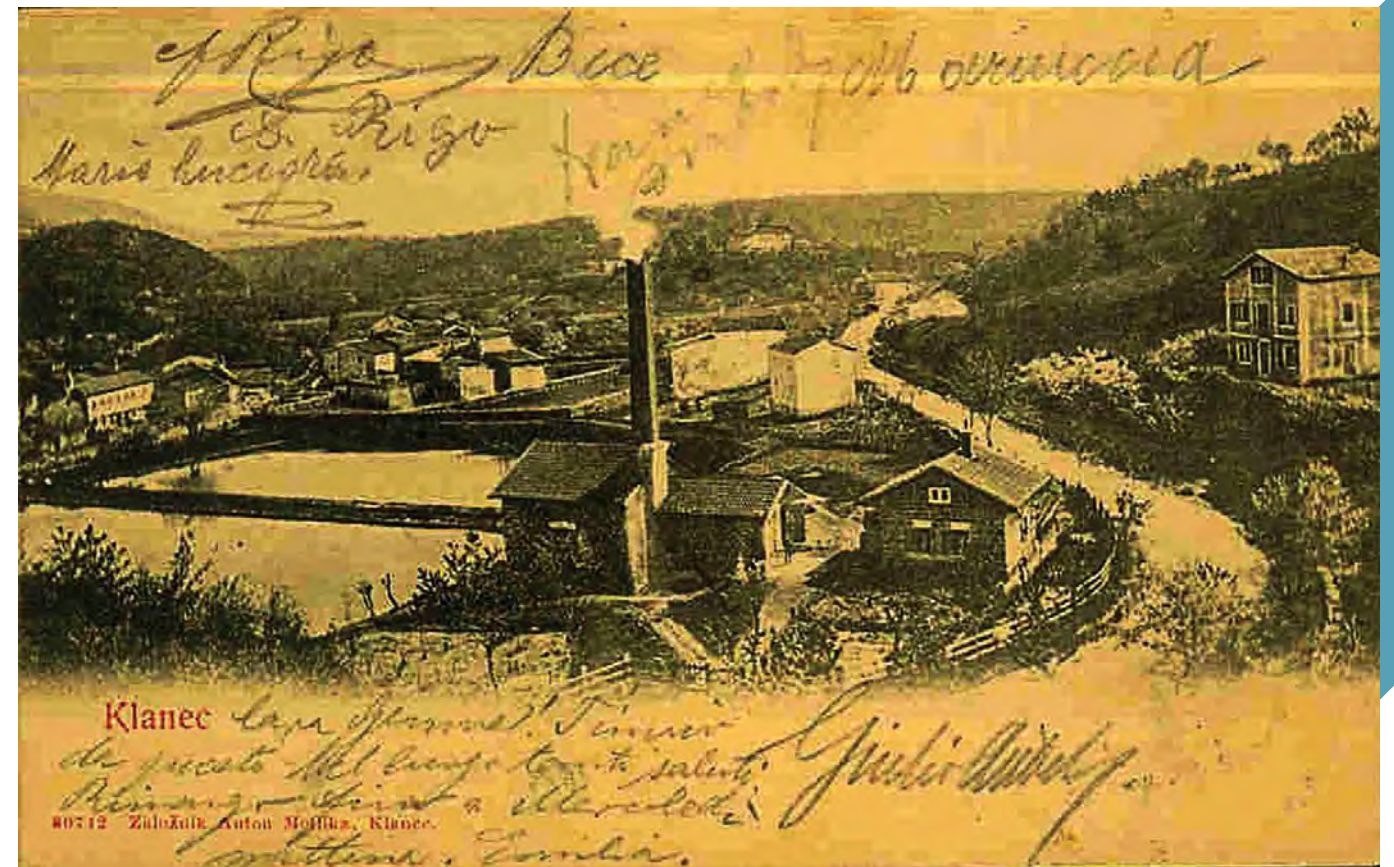
Opis vodne postaje

Na postaji Hrpelje - Kozina so oskrbovali z vodo parne lokomotive za vožnje proti Trstu, Divači in Pulju. V ta namen so zgradili vodno postajo, na postaji pa so bili rezervoarji, inštalacije in drugo za napajanje lokomotiv, v Klancu pri Kozini pa sta bila zbiralnika za vodo in črpalno postajo. Vodo so zajemali iz potoka Glinščica. Potok je pregrajen z jezom, izza katerega teče voda v dva odprta betonska zbiralnika (6000 m³ in 4500 m³). Ob suši potok presahne, v zbiralnikih pa vode ni zmanjkalo. V črpalni postaji sta obratovali dve črpalni enoti, nizkotlačna in visokotlačna. Nizkotlačna je iz zbiralnikov vodo sesala in jo potiskala skozi filtre v pokrit betonski zbirni rezervoar, visokotlačna pa je vodo črpala iz zbirnega rezervoarja in jo potiskala po 1369 metrov dolgem cevovodu, 90 metrov visoko, v vodna rezervoarja na postaji Hrpelje - Kozina. Premer cevi je bil 100 mm. Zaradi dotrajanega cevovoda je bila zadnja leta obratovanja izguba vode velika. Sprva sta se za pogon batnih črpalk uporabljala parna stroja, po elektrifikaciji vasi leta 1938 pa so vgradili še centrifugalno črpalko z elektromotornim pogonom in se je parni pogon uporabljal le kot rezerva. Črpalko z zmogljivostjo 11 m³/h je poganjal motor z močjo 6 kW (8,16 KM).

O prvem parnem kotlu in opremi na črpalni postaji Klanec pri Kozini ni podatkov. Po ustnem izročilu, ki ga omenja Miha Berdnik (nekdanji šef SV Divača), naj bi bil v začetku vgrajen enovaljni parni stroj z vztrajnikom (kot v Roču in Kanfanaru), kar je bila v tistem času verjetno edina možnost. Parni kotel, ki je ohranjen, je bil izdelan v češki tovarni (NO - 638. 1909. 8 ATM. BROMOVSKY, SGHULZ & SOHR, ADAMSTHAL - ADAMOV).

Premog za kurjenje parnega kotla so z železniške postaje Hrpelje - Kozina dovažali s kmečkimi vozovi. Parni pogon je bil zadnjič uporabljen leta 1967. Strojnik vodne postaje je stanoval v stanovanjski hiši ob postaji, Klanec pri Kozini 1. Od leta 1940 do 3. julija 1954 je bil črpalnik Anton Mihalič. Zadnji strojnik v črpalni postaji pa je bil Albin Pečar, Klanec pri Kozini 2, ki je to delo opravljal vse do upokojitve leta 1971. Zadnja leta obratovanja so vodo s črpalne postaje Klanec pri Kozini uporabljali le za opremljanje parne premikalke na postaji Hrpelje - Kozina in kot požarno vodo za družbo INA plin v Kozini. Vodo so kot pitno uporabljali na železniški postaji. Načrpana voda se je zbirala v dveh enakih kovinskih odprtih rezervoarjih v vodnem stolpu na postaji Hrpelje - Kozina. Vsak rezervoar je lahko sprejel po 60 m³ vode. Nivo vode v rezervoarjih je bil do 9 m nad zgornjim robom tirnic, to je na koti 500 m. Iz rezervoarjev je vodila cev do dveh napajalnikov med tiri in v enega pred kurilnico. Dnevna poraba parnih lokomotiv je bila do 60 m³ vode, odvisno od prometa. V povprečju pa se je poraba vode gibala med 30 do 40 m³ na dan. Cevovod med črpalniščema v Klancu in vodnim stolpom na postaji Hrpelje - Kozina so obnovili leta 1959. Levi bazen ima danes počeno dno, zato vode ne drži in je prerasel z rastlinjem. Desni pa je napolnjen z vodo. Vo-

dovod je bil z gradnjo avtoceste in drugimi vzroki delno odstranjen, prav tako oprema na postaji (po Karel Rustja: Primorske železnice, Pokrajinski arhiv Koper, 2017).



Razglednica vodne postaje Klanec okrog 1900 (zbirka razglednic avtorja)

Obnovljena vodna postaja

Občina Hrpelje - Kozina je z obnovo vodne postaje v Klancu (po domače pompe) - dveh objektov, čuvajnice, vodne črpalke, zbiralnika, parkirišča in poti - dobila turistično točko v okviru Krajinskega parka Beka. Ureditev in obnova objektov z ureditvijo zunanjega parkirišča in vseh potrebnih priključkov na infrastrukturo sta za občino prva večja pridobitev iz naslova izravnalnih ukrepov ob gradnji drugega tira, sledili so še ureditev pešpoti, namestitev urbane opreme (klopi, označevalne table) in postavitve jeklenih robnikov.

Ob tem je urejen informacijski center, s pripadajočimi sanitarijami in večnamenskim razstavnim prostorom. Tako domačinom kot gostom bo ponudil nov prostor za priložnostne prireditve, izobraževanje, protokol in vaše dogodke. Stavbni kompleks bo navezan tudi na parkovno ureditev območja, z urejenimi pešpotmi in bo tako vaščanom kot občanom celotne občine Hrpelje - Kozina omogočal nove priložnosti za nadaljnji razvoj zelenega in trajnostnega turizma.

V prenovljenih prostorih so ohranili parni kotel iz leta 1909, parno črpalko iz leta 1949, električno črpalko in številne druge tehnične predmete iz preteklosti ter z umestitvijo idejne zasnove prenove kompleksa izpolnili veliko željo krajanov Klanca pri Kozini in ljubiteljev tehnične dediščine po ohranitvi pompe.

Na podlagi sporazuma o zagotovitvi izravnalnih ukrepov na trasi drugega tira Divača-Koper, podpisanega leta 2014, je Občina Hrpelje - Kozina na območju Krajinskega parka Beka zagotovila ureditev območja soteske Glinščice z dolino Griže, ponornih jam in arheoloških najdišč Lorencon in grad nad Botačem. Leta 2021 so bila končana prva dela na območju Krajinskega parka Beka in črpalnišča v Klancu pri Kozini. Celotna vrednost naložbe znaša 388 tisoč evrov (<http://www.hrpelje-kozina.si/newspaper/klanec-pri-kozini-s-prenovljeno-pompo-dobiva-novo-turisticno-tocko-v-okviru-krajinskega-parka-beka/>).

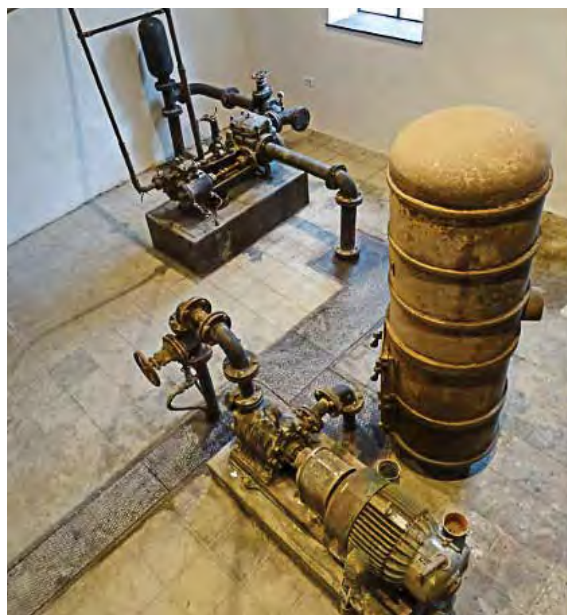
Družba 2TDK je v sosednjem objektu uredila predstavitveni center nove proge Divača-Koper. Obnovljeno vodno postajo v Klancu prikazujemo s fotografijami in krajšimi podnapisi.



Obnovljeni objekti (foto: Orbanic, 2021)



Ohranjeni zbiralnik vode (foto: Orbanic)



Pogled na črpalni agregat – spredaj: elektro pogon, zadaj: parni pogon, desno: peč za ogrevanje (foto: Orbanic)



Ohranjena originalna tablica parnega kotla No. 638 iz leta 1909 (foto: Orbanic)



Ob prenovljenem parnem kotlu in peči v Klancu sta Josip Orbanic in Pavle Hevka, tedanji direktor družbe 2TDK. (foto: arhiv Josipa Orbanica)

Na slovesnosti ob odprtju je bila županiji občine Hrpelje - Kozina predana napisna tablica parnega kotla, ki jo je hranil Miha Berdnik. Pred mnogimi leti, ko je kazalo, da bo vse propadlo, je bila tablica vzeta za spomin, a je zdaj zopet na svojem mestu. Zanimiva usoda tablice, kotla in dogodka. (foto: arhiv Josipa Orbanica)



Druge vodne postaje v Sloveniji in Istri

Ob pregledu stanja vodnih postaj v Sloveniji in Istri leta 1958, ko je parna vleka še delovala, lahko ugotovimo, da je na seznamu strojnega oddelka Direkcije železnic Ljubljana navedenih 88 vodnih postaj. Teh je bilo v preteklosti več, a so bile nekatere opuščene. Danes še marsikje lahko opazujemo stavbe vodnih postaj in nekaterih drugih objektov ter opreme, vendar je vse zapuščeno in propada. Še ena vodna postaja v Vremski dolini pri Divači ima stavbo dokaj ohranjeno, tudi dizelmotorje, črpalke in drugo opremo. Zgrajena je bila med vojnoma, ko so proge od Rakeka upravljale italijanske železnice. Tudi v Mariboru, na Studencih, so ohranili veliko črpalke, ki je črpala vodo iz Drave. Ohranjene so tudi nekatere vodne postaje na Dolenjskem, npr. v Rožne Dolu in še kje, a o tem ni dovolj informacij. Vodne postaje so bile tedaj duša parne vleke in lepo je, da se kaj ohrani.

Sirojni oddelak

PODATKI O VODNIH POSTAJAH

Št.	Kraj vodne postaje	Načrtovana moč / 24 h	Tipna ali neuporabna	Priloga / kom se dostavlja voda
1.	Besedice	880	neuporabna	
2.	Savica	1250	neuporabna	
3.	Nidani most	950	neuporabna	
4.	Kobovlje	1050	neuporabna	
5.	Zaslije	700	neuporabna	
6.	Lase	120	neuporabna	
7.	Kalog	360	neuporabna	
8.	Ljubljana	4600	neuporabna	
9.	Besedice	480	neuporabna	
10.	Ljubljana	500	neuporabna	
11.	Ljubljana	455	neuporabna	
12.	Postojna	50	neuporabna	
13.	Preznanek	570	neuporabna	
14.	Divja	440	neuporabna	
15.	Gornje Loke	300	neuporabna	
16.	Divja	900	neuporabna	
17.	Savica	350	neuporabna	
18.	Ljubljana - Rakovnik	240	neuporabna	
19.	Goravljice	440	neuporabna	
20.	Ivančna Gorica	750	neuporabna	
21.	Trebnje	570	neuporabna	
22.	Nova mesto	880	neuporabna	
23.	Rožni dol	17	neuporabna	
24.	Črnomelj	920	neuporabna	
25.	Ortnik	300	neuporabna	
26.	Koševja	440	neuporabna	
27.	Krnelj	120	neuporabna	
28.	Yuhica	220	neuporabna	
29.	Črnuče	50	neuporabna	
30.	Domžale	50	neuporabna	
31.	Kamnik	190	neuporabna	
32.	Trški	60	neuporabna	
33.	Ljubljana - Slaka	780	neuporabna	
34.	Škofja Loka	180	neuporabna	
35.	Kranj	650	neuporabna	
36.	Podnart	370	neuporabna	
37.	Jesenice	1360	neuporabna	
38.	Kranjska gora	312	neuporabna	
39.	Planica	120	neuporabna	
40.	Boh. Bela	72	neuporabna	
41.	Boh. Bistrica		neuporabna	Črpalke demontirane, v.p. mašinsko isven obrata.

- 2 -

42.	Podbrdo	77	neuporabna
43.	Podbrdo	12	neuporabna
44.	Most na Soči	250	neuporabna
45.	Novi Gorica	600	neuporabna
46.	Prvačina	192	neuporabna
47.	Škocjan	350	neuporabna
48.	Selca	180	neuporabna
49.	Ajdovščina	1050	neuporabna
50.	Čelje	320	neuporabna
51.	Poljana	720	neuporabna
52.	Fraserako	1400	neuporabna
53.	Tešnje	1150	neuporabna
54.	Maribor - Studenci	2640	neuporabna
55.	Podvalka	96	neuporabna
56.	Dravograd	460	neuporabna
57.	Prevalje	80	neuporabna
58.	Ljutomer	120	neuporabna
59.	Maribor Sobotna	72	neuporabna
60.	Mačkovo	260	neuporabna
61.	Gornja Radgona	72	neuporabna
62.	Grobelno	60	neuporabna
63.	Martinje	48	neuporabna
64.	Poljane	380	neuporabna
65.	Velenje	190	neuporabna
66.	Gornji Dolac	70	neuporabna
67.	Ostari vrh	550	neuporabna
68.	Plav	350	neuporabna
69.	Ormož	880	neuporabna
70.	Slav. Bistrica	98	neuporabna
71.	Loče	120	neuporabna
72.	Slav. Konjice	240	neuporabna
73.	Maribor	100	neuporabna
74.	Rakitovec	100	neuporabna
75.	Boč	350	neuporabna
76.	Čerovlje	350	neuporabna
77.	Kanfanar	120	neuporabna
78.	Julia	420	neuporabna
79.	Novinj	40	neuporabna
80.	Ilirska Bistrica	840	neuporabna
81.	Šapjana		neuporabna
82.	Gurđani	88	neuporabna
83.	Hijska žup. Zg	424	neuporabna
84.	Košljak	125	neuporabna
85.	Muta	700	neuporabna

Ljubljana, v septembru 1958

Pregled vodnih postaj na progah v Sloveniji in Istri leta 1958 (arhiv SŽ)

Enodnevni izobraževalni program Vitalis

Kronične bolezni močno vplivajo na kakovost življenja, vendar so na žalost v porastu. Nastanek marsikaterih bolezni, predvsem kroničnih (bolezni srca in ožilja, mišično-skeletne bolezni, sladkorna bolezen, duševne motnje, rak in bolezni dihal), je mogoče omejiti in preprečiti z zdravim načinom življenja, kot so boljše prehranjevalne navade, redna telesna aktivnost, kakovosten spanec in obvladovanje stresnih situacij.

Največjo odgovornost za svoje zdravje ima posameznik sam s svojimi življenjskimi navadami, posredno in neposredno pa na to vplivajo tudi drugi dejavniki, kot so družina, življenjski prostor, v katerem bivamo, zdravstvene ustanove in ne nazadnje delovno okolje, kjer preživimo četrtno svojega življenja. Zato je pomembno, da zdravje ohranjamo in vnašamo zdrav življenjski slog tudi na delovna mesta.

Uvedba obveznega enodnevnega izobraževalnega programa zdravstvene preventive v središču Vitalis in napotovanje nanj ob upoštevanju ciljev trajnostne strategije skupine SŽ

V skrbi za zdravje in dobro počutje v skupini SŽ zaposlenim delavcem omogočamo številne vsebine, kot so dvodnevni program zdravstvene preventive v središču Vitalis ali šestdnevni program zdravstvene preventive v termalnem zdravilišču, na katera se delavci prijavijo prostovoljno, objave, predavanja in delavnice s področja varovanja zdravja z gibalno aktivnostjo, prehrano in spanjem ter pomen skrbi za duševno zdravje, dvakrat dnevno izvajamo 10-minutne aktivne odmore in drugo. Kljub naštetemu ugotavljamo, da se delež bolniškega dopusta večja. Iz analiz smo ugotovili, da se dvodnevnega programa zdravstvene preventive v središču Vitalis udeležujejo pretežno zaposleni, ki so že ozaveščeni o pomenu skrbi za zdravje, manj pa zaposleni, ki teh vsebin ne poznajo.

Ker želimo v skupini SŽ vsem zaposlenim omogočiti informacije, ki jim bodo pomagale k boljši skrbi za lastno zdravje, smo marca 2025 poleg dvodnevnih programov začeli izvajati obvezni enodnevni program, na katerega bodo napoteni vsi zaposleni, prednostno pa bomo napotili zaposlene iz organizacijskih enot, v katerih je bil delež bolniškega dopusta večji od deleža na ravni skupine SŽ. V omenjenem programu se udeleženci seznajajo z nekaterimi oblikami varovanja zdravja z gibalno aktivnostjo, poslušajo predavanja o ustrezni prehrani in spoznajo nekatere tehnike sproščanja.

V nadaljevanju lahko preberete pogovor z izvajalci izobraževalnega programa v središču Vitalis.

1. Kaj vse zajema zdravstvena preventiva, ki jo izvajate v središču Vitalis?

V središču Vitalis se trudimo, da zdravstvena preventiva zajame čim več življenjskih področij:

- šport za zdravje, splošna promocija in uvajanje zdravih navad, ki lahko ključno izboljšajo motivacijo za delo in zmanjšajo odsotnost z dela zaradi zdravstvenih razlogov,
- izboljšanje prehrane in z njo izboljšana imunski sistem in splošno počutje,
- učinkovito premoščanje stresa in sproščanje – s tem pomembno povečanje delovnega elana,
- gibalne vaje za zdravo hrbtenico – težave s hrbtenico so eden glavnih vzrokov za odsotnost z dela,
- druženje v sproščenem okolju, kar prispeva k boljšemu počutju in deluje spodbudno.

2. Zakaj so za udeležence pomembne začetne meritve?

Pomen meritev je, da udeležence bolje spoznamo in jim na podlagi ugotovljenih rezultatov lažje svetujemo, kaj bi bilo zanje priporočljivo upoštevati in spremeniti v vsakodnevnih navadah in vzorcih.

3. Katere parametre zdravja izmerite?

Diplomirani zdravstvenik vsakemu udeležencu izmeri vitalne znake: krvni tlak, srčni utrip, raven krvnega sladkorja, telesno temperaturo, raven nasičenosti krvi s kisikom, frekvenco dihanja ter z njim opravi kratek pogovor o počutju in morebitnih težavah. Vitalni znaki odražajo človekovo splošno zdravje, zato njihovo natančno opazovanje in merjenje omogočata pravočasno prepoznavanje bolezenskih sprememb in pravilno ukrepanje.

Poleg meritve vitalnih znakov naredimo vsakemu udeležencu tudi analizo telesne sestave z uporabo posebne naprave.

4. Zakaj je pomembna analiza telesne sestave?

Z analizo telesne sestave lahko pravočasno prepoznate morebitne težave, kot so čezmerna telesna maščoba, pomanjkanje mišične mase, ali druge nepravilnosti, ki lahko negativno vplivajo na dolgoročno zdravje.

Analiza telesne sestave pokaže, kaj sestavlja vašo telesno težo. Na primer, lahko imate ustrezno telesno težo, ob tem pa velik delež telesne maščobe, kar ni optimalno za zdravje.

Udeleženci po izvedenih meritvah dobijo napotke o prilagoditvi življenjskega sloga (prehrane in vadbe), ki lahko pomagajo pri preventivi in izboljšanju kakovosti življenja.

5. Kakšno vlogo ima kineziolog ali športni trener pri izboljšanju zdravja udeležencev?

Udeležencu predstavimo, da je telesna vadba eden najugodnejših in najučinkovitejših načinov za zdravo staranje, z njo ohranjamo ustrezno telesno težo, vzdržujemo telesno kondicijo, krepimo in vzdržujemo zdravo kostno gostoto, mišično moč, gibljivost sklepov, spodbujamo fiziološko ravnovesje, krepimo imunski sistem ... Poleg naštetega redna telesna aktivnost izboljša funkcionalno povezanost med regijami možganov. To se kaže v izboljšanih izvršilnih funkcijah, kot so načrtovanje, reševanje problemov in ohranjanje pozornosti. Redna telesna vadba naj bi zmanjšala tveganje za razvoj demence za skoraj 40 %.

6. Zakaj na izobraževanju dajete večji poudarek vajam za hrbtenico?

Bolečine v hrbtu in druge težave s hrbtenico so med najpogostejšimi razlogi za odsotnost z dela, prizadenejo pa ljudi vseh starosti. Z rednim izvajanjem vaj izboljšamo prožnost hrbtenice, moč in stabilnost, kar pomaga preprečevati bolezni in poškodbe.

7. Zakaj je aktivni odmor ključen in katere so njegove koristi?

Aktivni odmor se tako imenuje zato, ker je to odmor od dela, naj bo to doma ali v službi, je pa to aktiven, ne klasičen odmor. Med aktivnim odmorom poskušamo nevtralizirati posledice nepravilnih gibov ali dolgotrajnih položajev, ki ne vplivajo dobro na zdravje hrbtenice. Rdeča nit aktivnih odmorov je, da delujemo trojno dobro na telo in sklepe. Najprej razbremenimo tisti del hrbtenice, ki je bil najbolj obremenjen. Potem raztegemo tiste mišice, ki so se zaradi narave dela ali dolgotrajnega sedenja preveč skrčile. Na koncu okrepimo mišice, ki so bile ta čas premalo aktivne, običajno gre za hrbtne, zadnje ramenske in mišice trupa.

Pri aktivnem odmoru je dobro to, da je zanj dovolj pet minut. Če to trikrat ponovimo v dnevu, smo zmagali.

8. Katere vaje za hrbtenico priporočate zaposlenim za vsakodnevno izvajanje?

Če izhajam iz aktivnega odmora, priporočam vsaj dve vaji iz vsakega sklopa. Za razbremenitev predlagam vajo, pri kateri se uležete na hrbet, noge so pokrčene in stopala so na tleh, in vajo položaj zarodka ali zajca, pri kateri klečite in se s prsnim košem naslonite na kolena, ob tem pa zadnjico poskušate čim bolj približati petam. Pri raztezanju predlagam razteg upogibalk kolka (mišica psoas) in prsne mišice. Prva se lahko skrajša zaradi dolgotrajnega sedenja, druga pa zaradi telesne drže, pri čemer nam glavo in ramenski obroč vleče naprej pri skoraj vseh opravilih (branje, vožnja avtomobila, sedenje, gledanje v ekran, telefon ipd.). Za krepitev pa ob predpostavki, da oseba zna aktivirati globoko trebušno mišico (mišica transversus), svetujem frontalno in stransko desko (plank).



9. Kako lahko redno izvajanje razteznih in krepih vaj zmanjša tveganje za poškodbe?

Mišično ravnesje in primerna gibljivost sta pomembna za vse sklepe v telesu, ne samo hrbtenice. Hrbtenica je tudi sklep, mnogo njih. Sklepi so različno gibljivi, nekateri zmorejo samo upogib in izteg (koleno), drugi imajo precej več prostosti gibanja (ramenski sklep). Za vsak gib, ki ga sklep omogoča, morata biti vsaj dve mišici, ena, ki napravi gib v eno smer, in druga, ki spravi položaj okončine, dela okončine ali trupa nazaj v izhodišče. Temu lahko rečemo, da sta v vsakem sklepu vsaj en agonist in antagonist. Ti dve mišici morata biti za zdrav sklep v večini primerov enako močni. Če je ena stran močnejša, se lahko pripeti premik sklepa iz optimalnega položaja, kar je možen vzrok za nastanek poškodbe. Ni dovolj samo, da sta mišici enako močni, pomembno je tudi, da so mišice dovolj prožne, gibljive, ker lahko tudi zaradi prevelike zakrčenosti mišic sklep izgubi ustrezen položaj.

Zato predlagam redno raztezanje in pametno izbiro krepih vaj. Premisliti je treba, katere mišice najbolj bremenite med vsakodnevnimi opravili in kako bi okrepili tudi tiste, ki so pri teh delih bolj zapostavljene.

10. Katere tehnike sproščanja in meditacije vključuje vaš program?

V programu so zajete preproste tehnike sproščanja, ki pa so kljub svoji preprostosti izjemno učinkovite. Zasnovane so tako, da jih lahko preprosto vključite v vsakodnevno rutino, obenem pa zagotavljajo hitro in dolgotrajno olajšanje od stresa in napetosti.

11. Kaj je vloga prehrane pri preprečevanju bolezni in izboljšanju splošnega počutja?

Prehrana neposredno vpliva na zdravje, energijo in dobro počutje. Z uravnoteženo in zdravo prehrano lahko okrepimo imunski sistem in zmanjšamo tveganje za številne kronične bolezni. Na predavanju udeležencem dajemo smernice za pravilno prehranjevanje. Naš cilj je, da jih naučimo, kako lahko kljub natrpanemu urniku izbirajo zdrave in preproste obroke.

12. Katere rezultate in koristi opazate pri udeležencih po koncu programa?

Čeprav je to le enodnevni program, se pri udeležencih opazi dober občutek zaradi aktivne udeležbe in pridobitve koristnih informacij, udeleženci se povežejo med seboj in si izmenjujejo izkušnje, opazita se večja motivacija in pripravljenost za spremembe, opazi se občutek osvežitve po sprostitvenih vajah.



Ne zamudite priložnosti za nova znanja in praktične nasvete.
Za več informacij in prijavo nas kontaktirajte na:

Središče Vitalis
Hladilniška pot 28, Ljubljana Zalog
Telefonska številka: +386 1 200 95 50,
+386 31 620 107

STE ZA
**STROKOVNO
VODENO VADBO?**




**LJUBLJANA
ZALOG**



Obiščite športno izobraževalno središče Vitalis, kjer vam nudimo individualne in skupinske funkcionalne vadbe in fitnes, športno diagnostiko, masaže, krio in klasične savne.



Nagradna igra

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

Nagradno vprašanje je:



Kako je poimenovan novi portal za brezplačno SMS obveščanje o stanju v potniškem prometu?

Odgovor: A) MOJ VLAK B) TVOJ VLAK C) NAŠ VLAK

ŽREBANJE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 26. septembra 2025**, pravilno odgovorili na nagradno vprašanje. Pravilne odgovore pošljite na naslov: Slovenske železnice, d. o. o., Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **ponedeljek, 29. septembra 2025**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno odgovorili na nagradno vprašanje, bomo nagradili z brisačo SŽ.

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

Z oddajo odgovora na nagradno vprašanje ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri.

Upravlavec vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. E-naslov pooblaščenice osebe za varstvo osebnih podatkov pri SŽ: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu, če boste izžrebani in upravičeni do nagrade, o tem obvestimo. Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri.

Osebnosti 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, tj. za nagradno igro. Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitev 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>.

Majdi v slovo

Majda je Slovenskim železnicam namenila skoraj štiri desetletja življenja. Njeno življenje je bilo polno predanosti in nesebičnosti, kar je bilo vsak dan videti tudi pri delu, in sodelavci se je bomo spominjali kot nadvse spoštljive in skrbne sodelavke.

Bila je izjemno zavzeta direktorica Železniške tiskarne, poleg tega je s svojo toplino in pozitivnostjo zaznamovala naše delovne odnose. Njena skrbnost in natančnost pri delu sta bili zgled za vse, ki smo imeli možnost z njo sodelovati. Njeni najbližji sodelavci so povedali, da je vedno našla čas zanje, da jih je poslušala in jim svetovala, se borila za njihove pravice in jih podprla vedno, ko so to potrebovali. Majda je svoje sodelavce nadvse cenila in večkrat povedala, da v tiskarni ustvarjajo zgodbe, ki jih bo ohranil čas, in da so odlična ekipa. Živela in ustvarjala je po načelu, da se uspeh zgodi le z učenjem in trdim delom.

V Železniški tiskarni, v kateri se je najprej zaposlila kot knji-govezinja, je pustila neizbrisen pečat. Bila je ustvarjalna s pretanjenim posluhom za podrobnosti. Z zavzetostjo in trdim delom je postala najprej zelo uspešna vodja teh-nične in komercialne službe, pred petimi leti pa tudi direktorica Železniške tiskarne.

Konec lanskega leta so spremembe zaznamovale tudi delo tiskarne. Na prehojeno pot je bila pono-sna in je razumela, da se časi spreminjajo. Stroji v tiskarni so morali namreč decembra lani, po več kot 100 letih, utihniti. Ob tem si je Majda močno prizadevala poskrbeti za svoje sodelavce ter jim je zagotovila primerno in uspešno nadaljevanje dela v drugih podjetjih pri Slovenskih železni-cah.

Bila je zelo predana tudi kot soproga, mati, hči, babica, sestra in prijateljica. O svoji dru-žini, še posebej o vnukih, je vedno govorila s ponosom in ljubeznijo. Spominjali se je bomo kot prijazno, dobro in polno vedri-ne. Njena velika skrb za bližnje nas bo odslej opominjala, da moramo ceniti vsak trenutek, ki ga preživimo s svojimi bližnjimi, in da si moramo prizadevati videti dobro v vsakem človeku.

Spoštovana Majda, hvala za čudovite trenutke, ki smo jih lahko delili s tabo. Hvala za desetletja pristnih odnosov in sodelovanja pri Slovenskih žele-znicah, hvala za predanost in tvojo modrost.

Majda, počivaj v miru!



