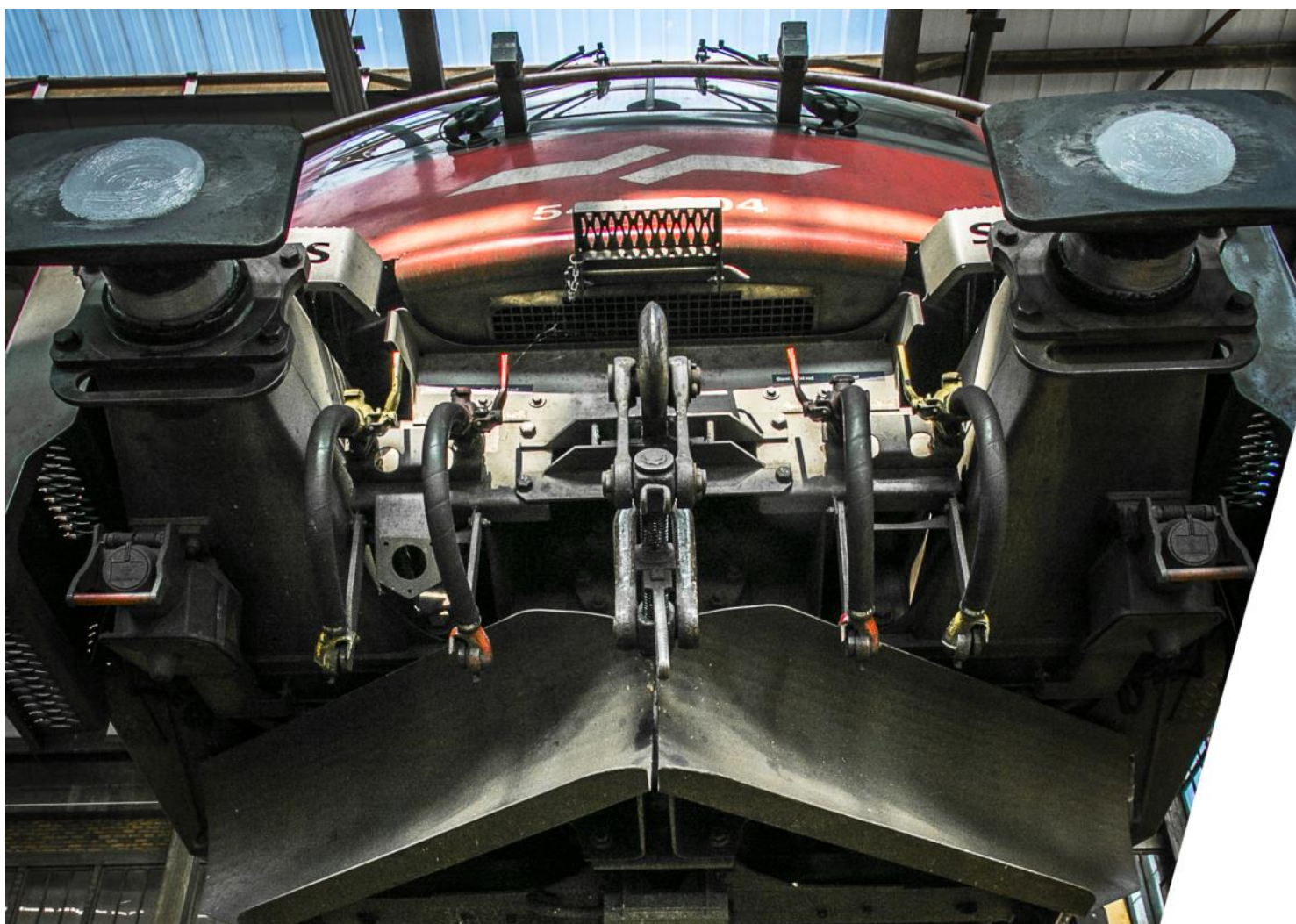


# VITraž

Interni informator SŽ - VIT | SŽ - Vleka in tehnika

Letnik 10 | Številka 3 | junij 2021



**Stran 2**

Uspešno opravljena recertifikacijska presoja ECM po uredbi EU 2019/779  
Presoja VPI v Centru Ptuj

**Stran 3**

Končana prva velika revizija na električni lokomotivi 541

**Stran 4**

Poslovno sodelovanje z družbo MRCE pri vzdrževanju lokomotiv F4

**Stran 5**

Novo razvodno omrežje stisnjenega zraka v Centru Dobova

**Stran 6**

Izdelava rogljev za struženje kolesnih dvojic vlaka Stadler Flirt na podnivojski stružnici

**Stran 7**

Udeležba na tečaju: Detekcija, delo v utesnjenih prostorih in vstopanje v utesnjeni prostor

**Stran 8**

Urejanje okolja v Centru Maribor

**Stran 9**

Nevarni odpadki

**Stran 10**

Prostovoljna delovna akcija: Očistimo naše delovno okolje

**Stran 11**

Dvojček Mirka Harca in senzacija Darka Babiča

**Stran 12**

VITka križanka

## Uspešno opravljena recertifikacijska presoja ECM po uredbi EU 2019/779

Besedilo in fotografija: [mag. Janez Vidovič](#)

V 20. koledarskem tednu je v družbi SŽ – VIT potekala recertifikacijska presoja ECM v skladu z izvedbeno uredbo Evropske komisije (EU) 2019/779. Ocenjeval se je sistem obvladovanja IV. funkcije vzdrževanja na osnovi pripravljene dokumentacije, preverjanja pravilnikov in praktičnega ogleda delavnic za vzdrževanje vlečnih in vlečenih vozil.

Sama presoja je potekala v preverjanju zahtev in meril funkcije izvajanja vzdrževanja po prilogi II omenjene uredbe, poglobljen poudarek presoje pa je bil namenjen obvladovanju varnostno kritičnih komponent, ki morajo po uredbi (EU) 2019/779 biti opredeljene v tehnični dokumentaciji vozil s strani proizvajalca, podlaga za ravnanje z dokumentacijo pa je v direktivi (EU) 2016/797.

SŽ – VIT je z že do sedaj pridobljenimi in izpolnjenimi pogoji za izpolnjevanje skladnosti procesov po uredbi (EU) 445/2011 zagotavljal potrebne formalne kriterije za nemoteno delo, z uspešnim teoretičnim in praktičnim zagovorom kriterijev izvedbene uredbe komisije (EU) 2019/779, navedenih v prilogi II, pa si je tlakoval pot za nadaljnjo možnost razvoja širitve portfelja storitev na širšem evropskem trgu.

Letos je presojo v imenu švicarske presojevalne hiše SconRail vodil presojevalec Bastian Fischer iz Nemčije. Presojal je skladnost procesov najprej na upravi družbe, za tem pa še v centrih Ljubljana, Divača, Dobova, Ptuj in Maribor ter na deloviščih Nova Gorica in Novo mesto. Presojevalca so poleg splošnih zahtev in meril zanimali predvsem skladnost procesov na področju sprostitve vozil v obratovanje, kompetentnost zaposlenih, obvladovanje merilne opreme, obvladovanje varnostnih ciljev, statusov opreme in izpolnjevanje ostalih kriterijev iz priloge II uredbe (EU) 2019/779.



Z leve: skrbnik za kakovost v Centru Maribor Aleš Kamenšek, odgovorni za ECM v SŽ – VIT Peter Župevc, koordinator Centra Maribor Iztok Lončarič, vodilni presojevalec certifikacijske hiše SconRail Bastian Fischer in vodja Službe za vzdrževanje mag. Janez Vidovič

Presoja je pokazala, da smo naredili velik korak naprej v samem razmišljanju o pomembnosti izpolnjevanja kriterijev (predvsem varnostnih), kar nam bo omogočilo hitrejšo prepoznavanje tveganj pri samem izvajanju operativnih procesov dela.

Vodilni presojevalec je v zaključnih besedah pohvalil urejenost delavnic, razmišljanje zaposlenih o pomembnosti izpolnjevanja kriterijev, svetoval čimprejšnjo odpravo neskladnosti in priporočil, obenem pa zaželel, uspešno izvajanje IV. funkcije vzdrževanja v praksi.

## Presoja VPI v Centru Ptuj

Besedilo: [Joži Vidovič](#)

27. 5. 2021 smo imeli v Centru Ptuj presojo VPI-EMG, virtualno preko računalniškega programa Microsoft Teams. Presojo smo uspešno opravili in pridobili certifikat za vzdrževanje kolesnih dvojic za tovorne vagonove za obdobje enega leta.

Načeloma se certifikat za vzdrževanje po VPI-EMG podeli za obdobje 3 let, vendar podrobni pregled proizvodnje ni bil mogoč zaradi trenutnega epidemiološkega stanja v Evropi. Pridobitev tega certifikata je za

Center Ptuj temeljnega pomena, saj poleg vzdrževanja potniških vagonov vse večjo pomembnost pridobiva popravilo vseh vrst kolesnih dvojic železniških vozil. S pridobitvijo tega certifikata si Center Ptuj

odpira široka vrata v Evropo na področju vzdrževanja komponent tovornih vagonov, v našem primeru kolesnih dvojic.

nadaljevanje članka →



## Končana prva velika revizija na električni lokomotivi 541

Besedilo: [Miroslav Vukšić](#)

Fotografija: [Helena Hostnik Simončič](#)

*V sredini junija je odšla nabirat nove kilometre prva večsistemska električna lokomotiva vrste Siemens Taurus, ki je bila v Centru Ljubljana na najobsežnejšem vzdrževanju, ki ga poznamo pri nas – veliki reviziji. Po 16 letih, kolikor si jih je nabrala 541-004, oziroma po 8 letih od prve revizije (srednja revizija) smo na lokomotivi prvič opravili to obsežno popravilo. Center Ljubljana je posebej usposobljen za vzdrževanje električnih vlečnih vozil tudi najnovejših vrst, vendar je pri vsakem večjem ali novem popravilu potreben zagon – organizacija delavcev in priprava tehnične opreme v delavnici.*

Z odlično ekipo vzdrževalcev in tehnologov različnih profilov ter nekaj posodobitvami opreme smo uspešno opravili prvo veliko revizijo, ki v primerjavi s srednjo obsega naslednja večja dodatna dela: menjavo glavnega stikala DC in AC, obnovo krmilne plošče, zamenjavo obtočnih črpalk transformatorja in hladilnega stolpa, omejevalcev gibanja pogona, sferičnega ležaja statorja vlečnega motorja, demontažo in montažo zavorne gredi, zamenjavo dušilcev zvoka.

Velika revizija je resnično velik poseg v vozilo, ki se začne z izgradnjo posameznih sklopov. Nekatere od njih popravimo sami, nekaj pa jih pošljemo na popravilo k zunanjim partnerjem. Sami popravimo ventilatorje, ploščo odjemnika toka, zamenjamo gumi elemente na vozičkih, impregniramo transformator pomožnih naprav, opravimo revizijo podstavnih vozičkov, po potrebi zamenjamo monobloke na pogonskih kolesih, obnovimo sklopko zavorne gredi in zavorno drogovje, na košu obnovimo sistem mazanja sledilnih vencev in sistem za peskanje.

S prvo veliko revizijo lokomotive Siemens Taurus smo začeli opravljati dve za nas novi storitvi – menjavo gumi elementov in balansiranje ventilatorjev. Za ta dela smo morali nabaviti ustrezno opremo in urediti prostor v delavnici, o čemer smo že pisali v prejšnji številki internega glasila. Poleg omenjenega smo



morali izdelati veliko namenskega orodja in pripomočkov za obdelavo posameznih sklopov.

Lokomotiva 541-004 sedaj služi Tovornemu prometu, mi pa imamo v delu že naslednjo. Velika revizija je za nas velik izziv, še posebej v tem primeru, saj jo delamo po novem opisu del, ki ga je Siemens izdal tik pred pripravo na revizijo. Po prvi opravljeni reviziji bo gotovo lažje,

saj je led prebit. Čeprav v kratkem času, smo si pridobili nekaj novih izkušenj in gremo lažje naprej. Naslednja lokomotiva bo po načrtu izstopila v juliju. Kljub dopustom in vročemu vremenu dela potekajo normalno in delavnica je polna lokomotiv – ne le 541, tudi drugih – domačih in tujih.



VPI ima v Nemčiji več kot 100-letno tradicijo in je bil v osnovi namenjen privatnim imetnikom tovornih vagonov, pri katerih so poenotili vzdrževanje vozil. Skozi čas se je organizacija spreminjala in sprejemala nove člane, med drugim so člani tudi velika privatna logistična podjetja, kot so VTG, TOUAX, GATX. Ti vsak v svojem voznem parku premorejo več kot

50.000 ali celo 100.000 tovornih vagonov. Prav tako pri VPI sodelujejo in usklajujejo sistem vzdrževanja z drugimi nacionalnimi akterji na trgu, kot so DB, SNCF.

Namen VPI-EMG-ja je poenotenje predpisov in tehničnih navodil za vzdrževanje tovornih vagonov. Izdaja različne module VPI-EMG za vzdrževanje

tovornih vagonov in komponent, ne pozablja pa tudi na varnost in zdravje pri delu. Presoja VPI in izdaja dokazne tehnične ocene delavnic krepí preglednost in kakovost na področju vzdrževanja tovornih vagonov. S svojimi storitvami imetnikom vagonov ponuja in zagotavlja praktična priporočila za sodoben sistem vodenja vzdrževanja, ki se uporablja po celi Evropi.

# Poslovno sodelovanje z družbo MRCE pri vzdrževanju lokomotiv F4

Besedilo: [mag. Janez Vidovič](#)

Fotografija: [Helena Hostnik Simončič](#)

*Začelo se je pred dvema letoma, ko smo v Centru Ljubljana družbi MRCE predali prvo lokomotivo, na kateri smo opravili revizijo. To je bil za nas poseben dosežek, saj je bila to prva lokomotiva tujega lastnika, na kateri smo opravili revizijo po principu menjalnega sistema rezervnih delov. Da bo to partnerstvo, ki bo vsako leto tesnejše, smo potihoma upali vsakokrat, ko smo skupaj z MRCE delali načrte za vzdrževanje njihovih lokomotiv v naslednjem letu.*



kilometrov. Med celotno revizijo, je bil prisoten predstavnik kupca, ki je nadziral dela in bil v pomoč pri odpravi tehničnih težav.

V nadaljevanju sodelovanja smo v družbi VIT dodatno izobrazili kader na področju delovanja zavor ter si tako pridobili še dodatna znanja, potrebna za izvedbo revizije brez podizvajalcev. Za samo vzdrževanje lokomotiv ESF4 smo uredili ustrezen prostor v Centru Ljubljana, pridobili potrebne certifikate, kot je ECM, nabavili orodja ter dodatno izšolali vzdrževalce za izvajanje ostalih procesov dela na lokomotivi F4. Sicer smo pa določene izkušnje imeli iz preteklosti, ko smo vzdrževali lokomotive ESF4, ki so bile v najemu pri Tovornem prometu in smo na njih izvajali kontrolne preglede.

Poleg revizije na omenjenih lokomotivah izvajamo tudi predelavo števecv energije in zamenjavo tesnilne mase sikaflaksa ter ostala manjša dela, dogovorjena z lastnikom lokomotiv.

Letos smo opravili tri revizije, do konca leta jih nameravamo opraviti še štiri. V prvem letu sodelovanja z MRCE smo opravili štiri revizije, lani pet. Za naprej se z lastnikom pogovarjamo o sodelovanju v naslednjih dveh letih, ki kaže, da bo obsežnejše tako po številu lokomotiv kot po obsegu del. Z dobro organizacijo in prizadevnostjo cele ekipe sodelavcev, ki delajo na revizijah, nam uspeva to, na kar smo upali in si želeli pred leti – da bi postali konkurenčni ponudnik storitev vzdrževanja električnih lokomotiv na širšem prostoru evropskega trga.

Z družbo MRCE, ki ima korenine na Japonskem, sicer pa sedež na Nizozemskem, smo prvič začeli sodelovati leta 2014, ko smo za njih opravljali kontrolni pregled P1 na dizel električnih lokomotivah ER20. Sodelovanje se je nadaljevalo z vzdrževanjem električnih lokomotiv ESF4,

na katerih smo opravljali kontrolne preglede P1, P6 in P12. S samo izvedbo kontrolnih pregledov je bila družba MRCE zadovoljna, tako da nam je v nadaljevanju zaupala izvedbo male revizije, in sicer na lokomotivi F4 – 843, na kateri smo opravili revizijo koša in zavoro po opravljenem 1 milijonu



## Novo razvodno omrežje stisnjenega zraka v Centru Dobova

Besedilo in fotografija: *Primož Godec*

*Stisnjen zrak je energent, ki je v naših delavnicah nepogrešljiv. Njegova uporaba je zelo pomembna in široka. Je prisoten pri večini delovnih procesov, ki jih izvajamo. Stisnjen zrak s pomočjo razvodnega omrežja dovajamo do porabnikov. Omrežje je sestavljeno iz vodnikov (cevi), ventilov, pripravnih enot, izločevalnikov kondenzata in vmesnih rezervoarjev.*

Razvodno omrežje v Dobovi je linijsko z vejami. Večina spojk med fiksnimi kovinskimi cevmi razvoda omrežja in gibljivimi gumijastimi cevmi je izvedena z zračnimi spojnimi glavami. Omrežje je bilo zgrajeno postopoma. Najstarejše razvodno omrežje se je nahajalo v objektu poleg kompresorske postaje in je bilo staro več kot 40 let.

V sodelovanju z Inštitutom Jožef Štefan smo izvedli meritve proizvodnje stisnjenega zraka v kompresorski postaji. Glede na podatke za obdobje meritev smo izračunali porabo stisnjenega zraka in porabo električne energije za obdobje enega leta. Izračunali smo, da se v enem letu proizvede 375.900 m<sup>3</sup> stisnjenega zraka. Poraba električne energije v tem obdobju pa znaša 90,2 MWh, pri upoštevanju specifičnosti stisnjenega zraka 0,24 kWh/m<sup>3</sup> (novejši kompresorji 0,11 kWh/m<sup>3</sup>).

Sistem stisnjenega zraka je sestavljen iz proizvodnje, priprave in distribucije stisnjenega zraka. Šibki členi so se pokazali pri distribuciji stisnjenega zraka do porabnikov. V okviru projektne naloge smo opravili tudi meritve puščanja stisnjenega zraka na razvodnem omrežju z ultrazvočno napravo. Po pregledu celotnega razvoda

omrežja stisnjenega zraka smo odkrili 58 mest puščanja, del omrežja je bil zelo dotrajan. Glavna težava je bila, ker so bile kovinske cevi zaradi korozije in starosti porozne, spoji na varih in povezavah pa so slabo tesnili.

Analiza meritev puščanja komprimiranega zraka je pokazala, da je pretok izgub 1,78 m<sup>3</sup>/min. Pri 2.100 obratovnih urah je letna količina izgubljenega komprimiranega zraka 224.865 m<sup>3</sup>. Letna količina porabljene električne energije znaša 53,96 MWh pri specifikaciji 0,24 kWh/m<sup>3</sup>.

Na osnovi meritev, analize in fizičnega pregleda je bilo ugotovljeno, da je glavni zračni vod stisnjenega zraka v stari hali dotrajan in neučinkovit. Nemudoma smo začeli s pripravo postopkov za izvedbo novega zračnega voda v stari hali. Projektant nam je izdelal načrt novega zračnega voda. Določili smo najbolj optimalne poti in lokacije, kjer potekajo zračni vodi in priključki. Na novo je bilo montiranih okrog 700 m cevi različnih premerov, preko 70 ventilov in zračnih spojin glav, kondenzacijske posode ter ves ostali material, ki je potreben za optimalno delovanje. Vod je v celoti prebarvan z modro barvo. Vsi priključki med fiksnimi kovinskimi cevmi razvoda

omrežja in gibljivimi gumijastimi cevmi so izvedeni z zračnimi spojnimi glavami, ki se uporabljajo za povezavo zračnega voda pri vagonih. Na novo je narejena tudi povezava med omrežjem v stari hali in novimi prostori. Vse te povezave sedaj omogočajo, da v primeru okvare enega kompresorja sistem napajamo z drugim kompresorjem, ki se uporablja za peskanje.

Z novim razvodnim omrežjem in odpravo puščanja bo v Centru Dobova prihranjeno 51.26 MWh električne energije na leto, kar znesi 5.100 € ter 26,5 ton emisij CO<sub>2</sub> (upoštevana 95 % tesnost sistema). S tem smo v Dobovi dobili energetsko učinkovit, okoljsko sprejemljiv in varen sistem stisnjenega zraka, ki sedaj omogoča delovanje na višjem delovnem tlaku in optimalnem zagotavljanju potreb po stisnjenem zraku.



### Mojih 5 minut za izboljšave

1. Vzemite si pet minut časa na dan in zapišite problem, predlog za rešitev in izboljšavo na ta obrazec.

2. Na vsak obrazec napišite samo eno izboljšavo.

3. Prejemnik preveri ustreznost predloga v okolju, na katerega se predlog nanaša. Problem lahko rešimo s še boljšo in dopolnjeno idejo.

4. Vsak dober predlog moramo izvesti. Le taki predlogi koristijo podjetju in bodo zato tudi nagrajeni.

Št. predloga:

Odgovorni za uvedbo:

Rok za izvedbo:

Uvedeno dne:

Vodja:

Plačilo:



*Izreži obrazec za malo izboljšavo (CEDEJČKA), ga izpolni in oddaj svojemu nadrejenemu. Vsaka koristna izboljšava je nagrajena.*

## Izdelava rogljev za struženje kolesnih dvojic vlaka Stadler Flirt na podnivojski stružnici

Avtor: *Matej Kosmač, tehnolog*

Področje: *struženje koles na podnivojski stružnici*

### Problem

Pri struženju kolesnih dvojic v vgrajenem stanju s pomočjo podnivojske stružnice je treba kolesne dvojice stisniti na pogonsko kolo stružnice. S tem zagotovimo, da kolo med struženjem lepo teče in ga stružni nož ne odriva. Za to se uporabljajo roglji, preko katerih hidravlični cilinder izvaja silo na ohišje ležaja kolesne dvojice in s tem na kolo, ki ga stružimo. Obstoječi roglji, ki se uporabljajo za struženje kolesnih dvojic drugih vozil, niso bili primerni za vozila Stadler Flirt DMU/EMU (seriji 610 in 510), saj sta roglja preveč razmaknjena. Poleg tega je možno pogonske kolesne dvojice varno stiskati samo preko pokrova ohišja osnega ležaja, in sicer le na poševnem delu na vsaki strani. Zato je bilo potrebno za omenjeni seriji vozil izdelati nove roglje, po možnosti tako, da pri stiskanju ne bi prihajalo do poškodb na barvi ohišja osnega ležaja in njegovega pokrova.

### Rešitev

Za potrebe stiskanja kolesnih dvojic se izdelata dva para rogljev, eden za kolesne dvojice Jakobsovih podstavnih vozičkov (JDG), drugi pa za kolesne dvojice pogonskih podstavnih vozičkov (MDG). Slednji je tehnično zahtevnejši, saj pritiska na poševni del pokrova ohišja ležaja kolesne dvojice, kar pomeni, da mora biti izdelan natančno. Na delu, kjer roglj pritiska na ohišje ležaja, se izdelata vložek iz tehnične

plastike, ki skrbi, da se površina čim manj poškoduje.

Zaradi potrebe po obdelavi na rezkarju CNC je roglje in vložke izdelalo zunanje podjetje. Z njim sem aktivno sodeloval pri izdelavi začetne skice, tehnične risbe in 3D-modela, pozneje pa pri preizkušanju prototipa.

Rogelj je sestavljen iz več delov, ki so med seboj privarjeni. To so:

- cev, ki se vstavi v top,
- dve vilici, preko katerih stiskamo kolesni dvojici,
- plastična vložka, izdelana iz materiala POM-C ter
- vmesna povezovalna plošča z utori za cev in vilici za lažjo in natančno sestavo.

Roglje smo že preizkusili pri struženju obeh tipov kolesnih dvojic in se dobro obnesejo. V prihodnje bo potrebno izdelati podobne roglje tudi za struženje dvopodnih vozil Stadler Kiss (serija 313), ki imajo popolnoma drugačne podstavne vozičke.



*Izreži obrazec za malo izboljšavo (CEDEJČKA), ga izpolni in oddaj svojemu nadrejenemu. Vsaka koristna izboljšava je nagrajena.*

### IMAM IZBOLJŠAVO

Avtor:

Skupina:

Za:

Obstoječe stanje:

---

---

---

---

---

---

---

---

Izboljšava:

---

---

---

---

---

---

---

---

Datum:

Podpis:

## Udeležba na tečaju: Detekcija, delo v utesnjenih prostorih in vstopanje v utesnjeni prostor

Besedilo: [Sanja Stajanko](#)  
Fotografija: [Janez Knez](#)

*Skrb za zdravje in varnost je zakonsko predpisana oblika varovanja delavca. Prav tako je moralna obveza delodajalca, saj nevarnost pri delu lahko zmanjšamo le z znanjem in pravilnim ravnanjem v primeru nesreče. Zato, se je pet delavcev iz Centra Dobova 19. 5. 2021 udeležilo tečaja Detekcija, delo v utesnjenih prostorih in vstopanje v utesnjeni prostor, ki je potekal v Ljubljani. Udeležili so se ga: Janez Knez, Uroš Peklar, Branko Vranješević, Darko Mikec in Jože Medvešek.*

V okviru tečaja Dräger so bila obdelana navodila o standardnih postopkih naslednjih vsebin:

- prepoznavanje utesnjenih prostorov, nevarnosti in tveganja med vstopanjem in delom v utesnjenih prostorih,
- atmosferska nevarnost in tveganja pri vstopanju v utesnjen prostor,
- pravilna uporaba osebne varovalne opreme,
- varnostni sistem pri delu vključno z dovoljenem za delo in navodili za delo,
- spremljanje atmosfere v skladu z navodili za delo,
- varno delo v utesnjenih prostorih – vloge in odgovornosti,
- praktično delo na poligonu CSE (vozilo za simulacijo utesnjenih prostorov),
- uporaba opreme za umik, samoreševanje in prvo pomoč ter izvajanje osnovnih reševanj.

Vsi sodelujoči so aktivno sodelovali pri teoretičnem in praktičnem delu, za kar so prejeli certifikat. Prikazali so veliko znanja ter uspešno zaključili vse naloge. Naši delavci so tako pripravljeni in usposobljeni za delo in bodo v kritičnih trenutkih pravilno odreagirali in rešili sebe in svoje sodelavce. Njihova ocena s tečaja nam je v ponos.



## Obnova garderobnih prostorov

Besedilo: [Aleš Kastelic](#)  
Fotografiji: [Helena Hostnik Simončič](#)

*V Centru Ljubljana se že več let soočamo z zelo slabim stanjem garderob in sanitarij za proizvodne delavce. Garderobni prostori zelo pomembno vplivajo na zadovoljstvo delavcev, saj se vsak izmed nas lažje preobleče, če so tla čista in omarice urejene.*

Ob prihodu novega koordinatorskega, ki je prevzel Center Ljubljana, je bila na kolegiju predstavljena tudi ta problematika. V centru je šest garderobnih prostorov, od katerih je le en prostor zasilno izpolnjeval pogoje, da bi jim lahko rekli garderobni prostor. Določene so bile prioritete in vrstni red obnove garderobnih prostorov. Še prej je bilo potrebno zagotoviti dovolj prostora za selitev delavcev za čas obnove. Sledilo je več tednov dogovarjanj in iskanja najboljših ponudnikov in izdelovalcev novih omaric.

V juniju je tako prišlo do obnove prvega garderobnega prostora. Pod menzo je garderoba za 45 zaposlenih. Vsi uporabniki

so se držali obvestil, ki so bila izobešena v garderobnih prostorih, tako da smo lahko 4. junija odnesli vse stare omarice. Sledila je sanacija sten, zamenjava oken, pleskanje in na koncu še obnova talne površine s premazom epoksi. 15. 6. so zaposleni že vnesli nove omarice v garderobne prostore. Omarice smo enotno oštevilčili in uredili napise z imeni uporabnikov. Da bo garderobni prostor čim dlje čist in nepoškodovan, smo pred vhodom položili še asfaltno podlago.

Do konca junija je bila urejena še garderoba za intervencijske delavce, kjer je prostora za 30 delavcev. Garderoba je bila

ravno tako izpraznjena, delavci intervencijske skupine pa so jo sami prepleskali. Po čiščenju keramike in talnih površin so delavci intervencijske skupine vnesli v garderobo nove omarice. Vse omarice so oštevilčene in označene z imeni.

Poleg garderobe v prvem nadstropju sta sedaj za uporabo primerni tudi garderobi pod menzo in v obratu 3. Skupaj je v njih torej prostora za 100 zaposlenih. V naslednji fazi obnove bomo prenovili še garderobe in umivalnice pod obratoma 1 in 2, kjer imajo svoje prostore ostali zaposleni. Z obnovami bi radi izboljšali



delovne in higienske pogoje zaposlenih v podjetju in pripomogli k temu, da se bodo naši delavci dobro počutili na delovnem

mestu. Vse izboljšave in obnove, ki jih uvajamo, so usmerjene k temu, da se zmanjša število poškodb in zdravstvenih

okvar na delovnem mestu. K temu pa pripomore tudi zadovoljstvo delavcev.



## Urejanje okolja v Centru Maribor

Besedilo: [Iztok Lončarič in Majda Dušej](#)

Fotografija: [Majda Dušej](#)

*Območje Centra Maribor obsega precejšnjo površino, za katero je potrebno poskrbeti tako iz zdravstveno-varnostnega kot tudi estetskega vidika. Potrebno je pokositi travo ob in med tiri, v sami okolici upravnih zgradb pa vse do oljnega črpališča in naprej.*

Posebno skrb predstavlja tudi majhen vrtiček v neposredni bližini »vleke«, saj ga krasijo različne trajne cvetlice, ki so jih zasadili že upokojeni sodelavci. Med nami pa se najdejo tudi takšni, ki odvečno cvetlico smiselno zasadijo tudi v teh ne preveč prijaznih časih.

Že mnoga leta vstop na službeno območje Centra Maribor krasijo mogočna lipa, ki nas ravno v tem času razvaja z omamnimi vonjem. Lansko leto, zaznamovano s covidom, je skrb za okolje malce zamrla. Po izboljšanju situacije pa so pridne roke zaposlenih poskrbele tudi za cvetlična korita, v katerih se sedaj bohotijo skrbno izbrane cvetlice v vsej svoji lepoti.

Zavedamo se, da urejeno delovno okolje predstavlja pozitiven učinek tudi na delovno storilnost. Zaradi vseh navedenih razlogov naj bo urejeno okolje vodilo vseh nas tudi v prihodnje.





## Nevarni odpadki

Besedilo in fotografije: [Gregor Zavrl](#)

SŽ – VIT se kot družbeno odgovorno podjetje zaveda svoje vloge pri ravnanju z okoljem in zagotavljanju varnega in strokovnega ravnanja z nevarnimi snovmi, ki se uporabljajo v dejavnosti podjetja. Ker želimo, da so naši delavci ozaveščeni glede ravnanja z nevarnimi odpadki, je v nadaljevanju predstavljeno, kako pravilno odlagati to vrsto odpadkov.

### Kaj so nevarni odpadki?

Nevarni odpadki so tisti, ki imajo eno ali več lastnosti nevarnih snovi. Ravnanje z nevarnimi odpadki zahteva poostren nadzor in pazljivo ravnanje, saj ob neprimernem ravnanju z njimi lahko pride do škodljivih vplivov na zdravje ljudi, kot so: dražljivost, mutagenost, oksidativnost, vnetljivost, strupenost, infektivnost itd., in/ali okolja, npr. pri izpustih v zrak, izlivih in prehodih v površinske in podzemne vode ter tla.

Nevarni odpadki so težko razgradljivi in lahko povzročijo ogromno škodo okolju in ob nepravilnem ravnanju tudi veliko finančno škodo podjetju. Zelo pomembno je, da nevarni odpadki ne končajo med drugimi odpadki ali v kanalizaciji. Če na primer ostanek razredčila zlijemo v odtok, to po sicer dolgi poti po kanalizaciji in skozi čistilno napravo konča v naravi. Ker čistilna naprava ne more odpadne vode očistiti vseh težko razgradljivih snovi, lahko takšno naše početje zelo škodljivo vpliva na naše okolje, živali in vire pitne vode.

Zato je zelo pomembno, da nevarni odpadki niso pomešani med ostale odpadke, saj lahko pride do sproščanja nevarnih snovi iz teh odpadkov v okolje, zlasti v tla in podzemne vode.

### Najbolj tipične vrste nevarnih odpadkov, ki nastajajo v podjetju SŽ – VIT, so:

- odpadne krpe, ki so onesnažene z nevarnimi snovmi,
- izrabljeni voski in masti,
- odpadne baterije in akumulatorji,
- odpadna olja,
- oljni filtri,
- elektroliti,
- odpadna embalaža, ki vsebuje ostanke nevarnih snovi,
- odpadna električna in elektronska oprema.

### Zelo pozorni moramo biti pri ravnanju z odpadnimi baterijami in akumulatorji. Zakaj moramo z odpadnimi baterijami ravnati pazljivo?

Iztržene odpadne baterije so nevarni odpadki, ker vsebujejo težke kovine (Hg – živo srebro, Cb – kadmij, Pb – svinec), zato je pomembno, da z njimi ravnamo pazljivo in pravilno.

### Označevanje in skladiščenje nevarnih odpadkov

 SŽ - Vleka in tehnika, d.o.o.	→ naziv podjetja
<b>OLJNI FILTRI</b>	→ naziv odpadka
<b>16 01 07*</b>	→ klasifikacijska številka odpadka
<b>»nevaren odpadek«</b>	→ OBVEZNO napis <b>»nevaren odpadek«</b>

Slovenska uredba o odpadkih med drugim za nevarne odpadke, ki niso mešani komunalni odpadki, določa:

- Da morajo biti ti odpadki pri začasnem skladiščenju, zbiranju, prevažanju in skladiščenju opremljeni z naslednjimi podatki: naziv povzročitelja odpadka, naziv odpadka, klasifikacijska številka odpadka in napis »nevaren odpadek«.

- Da morajo biti nevarni odpadki pri začasnem skladiščenju, zbiranju, prevažanju in skladiščenju shranjeni v

posodah, rezervoarjih, zabojnikih ali drugi embalaži tako, da ne ogrožajo okolja in človekovega zdravja. Embalaža, v kateri so shranjeni nevarni odpadki, mora biti izdelana iz materiala, odpornega proti učinkovanju shranjenih odpadkov.

- Da je nevarne odpadke prepovedano mešati z nevarnimi odpadki, ki imajo drugačne fizikalne, kemične ali nevarne lastnosti, z drugimi odpadki in snovmi ali materiali, vključno z mešanjem zaradi redčenja nevarnih snovi.



Odpadke, ki predstavljajo možnost razlitja, postavimo na lovilno posodo. Tako preprečimo, da bi v primeru razlitja prišlo do onesnaženja tal.



## Kje končajo nevarni odpadki?

Iz prehodnega skladišča se nevarni odpadki predajo specializirani organizaciji, ki je registrirana za zbiranje in odstranjevanje nevarnih odpadkov. Nekatere odpadke predelajo v sekundarno gorivo za cementarne (olja in razredčila), nekatere se pošlje v sežig v tujino, baterije pa predelajo.

Nevarnih odpadkov med seboj ne mešamo. V primeru, da ne vemo kam odvreči odpadek, se o tem posvetujemo s skrbnikom za okolje v podjetju.

## Prostovoljna delovna akcija: Očistimo naše delovno okolje

Besedilo: [Laura Rožman](#)

Fotografija: [Lana Kozinc](#)

V soboto, 8. maja 2021, je v Centru Dobova potekala prostovoljna delovna akcija Očistimo naše delovno okolje. K delovni akciji smo povabili vse naše sodelavce. Zbralo se nas je kar 80 in vsak udeleženec je prejel majico.

Pobuda za čistilno akcijo izhaja iz skrbnega pristopa k sistemu ravnanja z okoljem po ISO 14001. V sklopu načrtovanja urejanja okolja v Centru Dobova za leto 2021 smo se zavezali, da bomo aktivno vključili vse zaposlene in si s tem prizadevali pristopiti k ozaveščenju in skrbi za čisto okolje.

V centru smo vsem delavcem zagotovili rokavice in vrečke za smeti. Razdelili smo se po skupinah. S strani uprave in

tehnologije smo smeti pobirali po zunanjih tirih in zelenicah po celotnem območju centra. Skladiščniki so čistili in urejali notranja in zunanja skladišča. Vsaka skupina delavcev pa je očistila svoj prostor v delavnici in zunanji pripadajoči del.

Aktivirali smo tudi Prostovoljno industrijsko gasilsko društvo Dobova, ki deluje znotraj VIT-a. Gasilci so počistili zunanje tire na ploščadi, kjer potekajo premiki vagonov po



prenosniki, ploščad so tudi temeljito oprali. Naša ekipa vzdrževalcev pa je poskrbela za košnjo in za namestitev novih zabojnikov za ločevanje odpadkov po celotnem centru. Koordinator Centra Dobova Jože Kozinc pa je poskrbel za malico.

Zavedamo se, da ima takšno organizirano čiščenje okolja veliko sporočilno moč in s tem poziva k še večjemu ozaveščenju ljudi za ohranjanje našega delovnega in življenjskega prostora.





## Dvojček Mirka Harca in senzacija Darka Babiča

Besedilo: [Borut Planinšič](#)

Fotografija: [arhiv kluba](#)

Spomladanski del tekmovalne sezone 2020/21, ki je bila zaradi koronavirusa zelo okrnjena (državno ligaško prvenstvo je bilo prekinjeno oziroma nedokončano), so pri drugoligašu KK Lokomotiva Maribor obeležili s tremi klubskimi tekmovanji. Najprej s tako imenovano ligo posameznikov, v kateri so se tekmovalci za točke merili v skupinah in nato na izločanje. Sledilo je 27. klubsko prvenstvo na 4 x 120 lučajev in zatem še 8. klubsko prvenstvo v disciplini sprint (2 x 20 lučajev).

Zmagovalnega dvojčka se je veselil Mirko Harc, ki je osvojil premierno ligo in tudi klubsko prvenstvo, v katerem je kot branilec naslova še četrtič zmagal v tem prestižnem tekmovanju. Veliko

presenečenje je z zmago na prvenstvu v sprintu priredil Darko Babič, ki se je na klubsko tekmovalno sceno vrnil po kar četrt stoletja dolgem premoru.

### Rezultati in uvrstitve:

Liga posameznikov, finale za 1. mesto: Mirko Harc – Željko Skrober 589:568, za 3. mesto: Leon Polše – Peter Korpar 556:531; ostale uvrstitve: 5. David Petek, 6. Erik Haložan, 7. Tomaž Šinko, 8. Dalibor Katavič, 9. Mirko Zorman, 10. Drago Cimerman, 11. Milan Mikl, 12. Igor Skaza, 13. Avgust Volšek, 14. Bogo Pihlerič, 15. Bojan Mušič, 16. Danijel Mernik, 17. Gregor Haložan.

Klubsko prvenstvo 4 x 120 lučajev, **rezultati končnice najboljših osem:** 1. Mirko Harc 570 (381 + 189), 2. Izet Lemezović 544 (373 + 171), 3. Mirko Zorman 542 (382 + 160), 4. Erik Haložan 537 (382 + 160), 5. Dalibor Katavič 523 (341 + 182), 6. Branko Trglavčnik (363 + 149), 7. Avgust Volšek 497 (361 + 136), 8. Vlado Veselko 482 (349 + 133). Ostale uvrstitve (po treh krogih predtekmovanja): 9. Leon Polše



Darko Babič



Mirko Harc

## UREDNIŠTVO

Vaše prispevke in predloge za interni informator VITraž sprejemamo po elektronski pošti. Na elektronski naslov nas obveščajte tudi o dogodkih v SZ – VIT, da se jih bomo lahko udeležili in utrinke objavili v informatorju. Naslednja številka bo predvidoma izšla **avgusta**.

Za vas in z vašim sodelovanjem VITraž ustvarjamo v Službi za prodajo in marketing.

Kontaktne podatki:

E-naslov: [helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si](mailto:helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si)

Telefon: 01 291 23 59

Če želite VITraž prejemati po elektronski pošti, pošljite sporočilo na:

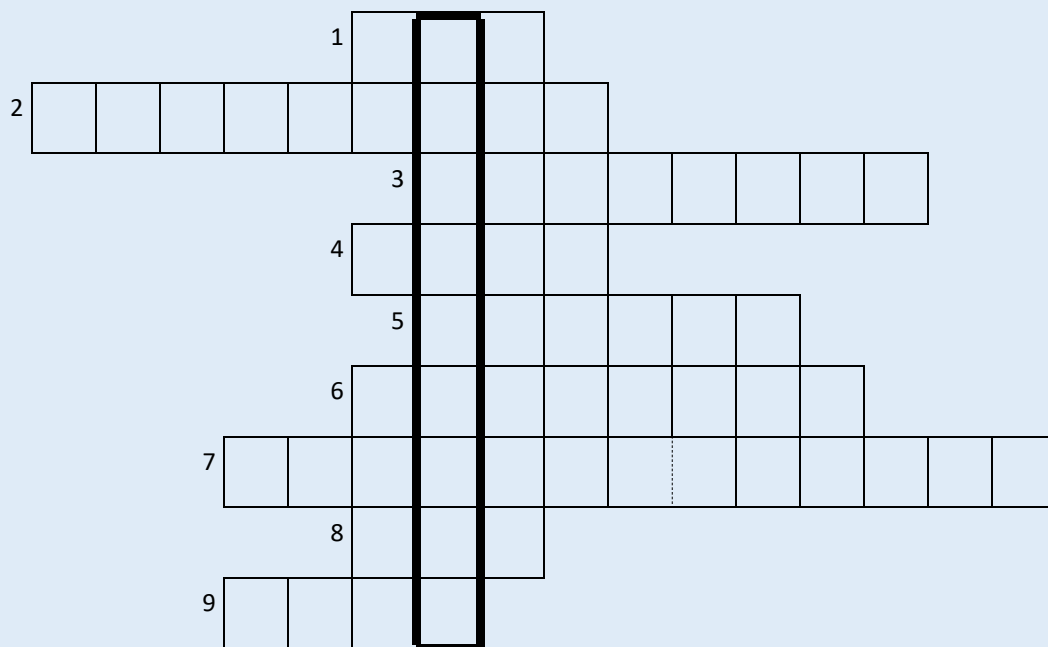
[helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si](mailto:helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si)

VITraž si lahko preberete tudi na naši spletni strani: [www.sz-vit.si](http://www.sz-vit.si)

Uredništvo si pridržuje pravico do lektoriranja besedil in do tiskarskih napak.

Avtor fotografije na naslovnici: Miško Kranjec

## VITka križanka



1. Organizacija, ki združuje lastnike vozil, logistična podjetja in delavnice na področju vzdrževanja tovornih vagonov in kolesnih dvojic
2. Prostor, kjer se preoblečemo
3. Odstranitev umazanije
4. Dvopodni električni vlak Stadler
5. Električna lokomotiva 541
6. Jožef Štefan
7. Posoda, ki preprečuje razlitje tekočine na tla
8. Entity in charge of maintenance
9. Nizozemsko podjetje, za katerega vzdržujemo lokomotive F4

Pravilne rešitve skupaj z vašim imenom, priimkom in lokacijo posredujte najkasneje **do 31. 7. 2021** po e-pošti na: [helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si](mailto:helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si) ali pa jih pošljite po pošti na naslov: SŽ—Vleka in tehnika, d. o. o., Zaloška cesta 217, 1000 Ljubljana s pripisom »za VITraž«.

Med pravilnimi rešitvami bomo 2. 8. 2021 izžrebali nagrajenca, ki bo dobil **praktično nagrado**.

Rešitev prejšnje križanke je TROBENTICA, nagrajenec pa je Iztok Lončarič.