

# VITraž

Interni informator **SŽ - VIT** | SŽ - Vleka in tehnika

Letnik 11 | številka 1 | februar 2022



*Stran 2*

**Projekt vgradnje naprav GSM-R na vozila Potniškega in Tovarnega prometa je zaključen**

*Stran 3*

**Uspešno opravljena zunanja presoja sistema upravljana z energijo – ISO 50001**

*Stran 4*

**Uspešna presoja VPI v Centru Dobova**

*Stran 5*

**Kontrolni pregledi dvopodnih vlakov Stadler v Centru Ljubljana**

*Stran 6*

**Prenova kotlovnice v Centru Ptuj**

*Stran 7*

**Obnova tirov 23 in 25 v Centru Maribor**

*Stran 8*

**Izdelava vmesnika za testiranje inštalacije GSM-R**

*Stran 9*

**Poškodbe pri delu v letu 2021**

*Stran 10*

**70-letnica delovanja Prostovoljnega gasilskega društva Železničar**

*Stran 11*

**VITka križanka**

# Projekt vgradnje naprav GSM-R na vozila Potniškega in Tovornega prometa je zaključen

Besedilo: [Marko Juvančič](#)

*Oktober 2021 se je zaključil tri leta trajajoč projekt vgradnje naprav GSM-R na vozila Potniškega in Tovornega prometa. Ob zaključku je primerno predstaviti projekt v številkah.*

Projekt je obsegal vgradnjo GSM-R kabinskega radia MESA26 proizvajalca Funkwerk na 182 vozil, 83 v lasti Potniškega in 99 v lasti Tovornega prometa. Ker GSM-R nadomešča sistem analognih radijskih zvez, se je naprave RDZ izgradilo. RDZ se je ohranil na vozilih, ki imajo uporabno dovoljenje za vožnjo po Hrvaški – to so DLOK 664 in DMV 711.

Seznam opremljenih vozil po serijah in lastništvu:

Vrsta vozila	Pilotna vgradnja	SŽ-PP	SŽ-TP	Skupaj
ELOK 342	342-005	8	-	8
ELOK 363	363-016	-	37	37
ELOK 541	541-001	-	20	20
DLOK 642	642-199	4	8	12
DLOK 643	643-015	-	21	21
DLOK 664	664-110	-	12	12
DHL 732	732-178	-	1	1
EMG 310	310-005/006	3	-	3
EMG 312	312-139/140	30	-	30
DMV 711	711-007/008	3	-	3
DMV 713	713-119	12	-	12
DMV 813	813-110	23	-	23
SKUPAJ		83	99	182

V prvi fazi projekta so se v šestih mesecih izvedle pilotne vgradnje. Za vsako vrsto vozila je bilo potrebno izvesti prvi zagon naprave, statično in dinamično testiranje (preizkusna vožnja), katerega je potrdil priglašeni organ (NoBo).

Zagon pilotnih vgradenj je izvedel predstavnik proizvajalca opreme Funkwerk. Pilotne vgradnje in prvi zagone naprav so bili

obnem izobraževanje za vzdrževalno osebje SŽ – VIT, ki je v nadaljevanju projekta izvedlo vse vgradnje in potrebna testiranja.

Na osnovi zapisnikov o prvem zagonu naprave, projektne dokumentacije, rezultatov testiranja, potrjenih s strani priglašene organa in vloge na AŽP (Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije) je bilo za vsako serijo do konca maja 2019 pridobljeno uporabno dovoljenje. Serijska vgradnja se je pričela junija 2019, obveznost SŽ – VIT kot izvajalca del je bila vgradnja vsaj 6 vozil mesečno. Dela so se večinoma izvajala v centrih Ljubljana (119 vozil) in Maribor (49 vozil), nekaj vozil se je opremilo tudi v centrih Ptuj in Divača (po 7 vozil).

Vsa elektroinštalacijska in montažna dela so v Centru Maribor opravili sami, v centrih Ljubljana, Divača in Ptuj smo jih opravili zaposleni Centra Ljubljana. Prav tako smo vzdrževalci iz Centra Ljubljana opravili vsa testiranja in prve zagone vseh opremljenih vozil.

Poleg vgradnje je že od začetka potekala tudi implementacija sistema GSM-R, ki nadomešča stari sistem radijskih zvez RDZ in UKV. Do konca junija 2021 sta oba sistema delovala paralelno, komunikacija je potekala glede na sistem, s katerim je bilo opremljeno vozilo. S koncem junija 2021 je sistem radijskih zvez RDZ izključen. Trenutno se sicer v manjši meri še uporablja UKV pri premiku, v večini pa se tudi pri premiku uporablja GSM-R (premikalni način delovanja).

Ob zaključku projekta bi se rad zahvalil vsem, ki so pripomogli k uspešni izvedbi projekta, še posebej gre zasluga za dobro opravljeno delo: skupini za varnostne naprave za izvedbo vgradenj in testiranja (Mario Ilić, Gašper Lužnik, Milan Lužnik, Branko Turk, Damjan Artner, Luka Lužnik, Peter Milanovič, Peter Trampuš, Dejan Pekolj in Mario Guberac); Miranu Jarcu in Petru Martiniju za izvedbo vgradenj v Centru Maribor, inštruktorju Emilu Lipovšku za izobraževanje strojevodij in sodelovanje pri implementaciji sistema in Vlastimirju Djurdjeviću za koordinacijo.

# Uspešno opravljena zunanja presoja sistema upravljanja z energijo – ISO 50001

Besedilo: *Primož Godec*

*V začetku decembra je v naši družbi potekala recertifikacijska presoja standarda ISO 50001 – Sistem upravljanja z energijo po verziji 2018. Presojo je izvajala družba Bureau Veritas.*

Presoja je potekala v Centru Ljubljana, kjer smo obravnavali celoten sistem upravljanja z energijo v SŽ – VIT in v Centru Dobova. S strani Bureau Veritas sta presojo vodila Gregor Simonič in Robert Brumnik. Presojevalca sta preverjala skladnost vodenja in izvajanja procesov iz omenjenega standarda, energetske porabe podjetja, obvladovanje in povečanje energetske učinkovitosti ter izvajanje energetske zakonodaje.

Prehod na novejšo verzijo standarda ISO 50001:2018 smo v sodelovanju z ostalimi družbami začeli že pred pol leta. Z Borisom Koteskim sva aktivno sodelovala tudi pri pripravi novega Poslovnika upravljanja z energijo skupine SŽ (997) in sva tudi člana novoustanovljene skupine za upravljanje z energijo na nivoju celotne družbe.

Zastavljeni cilj iz leta 2018 glede zmanjšanja porabe energije za 3 % na objektih in izvajanja učinkovite rabe energije smo v celoti dosegli in smo bili s strani presojevalcev tudi pohvaljeni. Cilje smo dosegli z investicijskimi in organizacijskimi ukrepi ter z izobraževanjem zaposlenih, ki delajo na področjih, pomembnih za energijo. Redno izvajamo tudi ozaveščanje zaposlenih.

Kako pomembno je izvajanje sistema upravljanja z energijo in njeno optimizacijo, občutimo v sedanjem obdobju, ko se cene energentov zelo višajo. Poleg prihranka energije in posledično zmanjšanja stroškov za energijo ima učinkovita raba energije velik vpliv tudi na okolje in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Vse skupaj pa vpliva na konkurenčnost podjetja.

Presojevalca sta nam za naprej priporočila še ukrepe, s katerimi bomo lahko še bolj učinkoviti in uspešnejši pri izvajanju sistema upravljanja z energijo. Za realizacijo nekaterih ukrepov bo nujno sodelovanje z ostalimi družbami. To je predvsem področje upravljanja z železniškimi vozili.



**Certifikat**  
prejme  
**SŽ-VIT, d.o.o.**

Zaloška cesta 217, 1000 Ljubljana, Slovenija

BUREAU VERITAS CERTIFICATION CZ, s.r.o. potrjuje, da je bila v navedeni organizaciji opravljena presoja sistema upravljanja informacijske varnosti in da je uveden sistem vodenja skladen z zahtevami sledečega standarda:

Standard  
**ISO 50001:2018**  
Področje certificiranja

Upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture, vodenje železniškega prometa.

Prvotni datum odobritve	29-01-2019
Datum preteka predhodnega certifikacijskega cika	28-01-2022
Datum recertifikacijske presoje	03-12-2021
Datum začetka recertifikacijskega cika	29-01-2022
Pod pogojem, da organizacija neprekinjeno zagotavlja zadovoljivo delovanje sistema vodenja, je veljavnost certifikata do:	28-01-2025

Za podrobnejše informacije o veljavnosti tega certifikata pokličite: +420 210 088 215

Dodana pojasnila v zvezi s področjem certificiranja ter sistemom vodenja, ki ga pokriva ta certifikat, lahko dobite pri certificirani organizaciji.

Izdaja 1 Datum izdaje 11-01-2022  
Številka certifikata CZE - 220004/D

OSGOVORNA PISARNA BUREAU VERITAS CERTIFICATION CZ, s.r.o. Olavčova 1 - 140 02 Praha 4 - Czech Republic  
PISARNA IZDAJE CERTIFIKATA BUREAU VERITAS CERTIFICATION CZ, s.r.o. Olavčova 1 - 140 02 Praha 4 - Czech Republic





## Uspešna presoja VPI v Centru Dobova

Besedilo: *Peter Župevc*

*V Centru Dobova smo kljub oteženim pogojem zaradi ukrepov, povezanih z Covid-19, 19. in 20. 10. 2021 izvedli glavno presojo Združenja privatnih imetnikov tovornih vagonov VPI.*

Presoja s strani VPI sta vodila Jörg Schüller in Jan-Peter Dettmann, ki izvajata presojo po Evropi že vrsto let, SŽ – VIT, Center Dobova pa smo predstavljali vodja Službe za prodajo in marketing Denis Dolinšek, vodja Službe za vzdrževanje mag. Janez Vidovič, koordinator Centra Dobova Jože Kozinc in interni presojevalec za ECM Peter Župevc.

Presoja je obsegala tako administrativni del, ki je zajemal pregled procesov, organigramov, certifikatov, pooblastil, pravilnikov, navodil za delo, šolanj, kot tudi obisk v delavnici in nadzor skladnosti izvajanja del z navodili VPI-EMG (VPI-European Maintenance Guide).

Na presoji v delavnici je bil poudarek na

področjih revizij vagonov, vzdrževanja zavornih delov in vzdrževanja kolesnih dvojic. Tokratno glavno presojo lahko štejemo kot uspešno, saj se je število neskladnosti v primerjavi s predhodno presojo zmanjšalo za dve tretjini, najdene neskladnosti pa so bile s strani VPI potrjeno odpravljene že v mesecu dni od presoje, v novembru 2021.

Na podlagi tega smo dobili tudi nov certifikat VPI, ki je za Center Dobova bistvenega pomena, saj predstavlja podlago za vzdrževanje tovornih vagonov skoraj vseh naših strank.

S to presojo se ukinja dosedanji cikel presoj na 3 leta, ki je bil v uporabi vse od leta 2009, ko smo prvič izvedli presojo

VPI v Centru Dobova, in se je sedaj nadomestil z novimi glavnimi presojami s ciklusom na 5 let, ki pa so dopolnjene s štirimi vsakoletnimi vmesnimi presojami.

### VERS - VPI

VPI je leta 2019 ustanovila hčerinsko družbo VERS - VPI European Rail Service GmbH (VPI Evropska železniška služba) z namenom, da nanjo prenese upravljanje in nadaljnji razvoj vzdrževalnih navodil VPI pod novim imenom VPI-European Maintenance Guide ali kratko VPI-EMG. V sklopu svojih storitev VERS izvaja tudi preverjanja tehničnih ocen delavnic po vsej Evropi in v primeru uspešne presoje izda certifikate VPI.



# Kontrolni pregledi dvopodnih vlakov Stadler v Centru Ljubljana

Besedilo: [Matej Kosmač](#)

Fotografije: [Matej Kosmač](#) in [Helena Hostnik Simončič](#)

*Center Ljubljana je nekje na polovici prejšnjega leta dobil visok obisk. V Slovenijo je bila namreč dostavljena prva dvopodna elektromotorna garnitura Stadler KISS serije 313. Tej je nato sledilo še ostalih devet, zadnja je bila dobavljena v začetku decembra. Garniture, ki so zaradi svoje dvopodnosti nedvomno nekaj posebnega, saj takih v Sloveniji še nismo imeli, so v rednem prometu začele voziti v sredini januarja.*

Zaposleni v drugem obratu Centra Ljubljana, kjer se vzdržujejo elektromotorne garniture, smo se morali za novo serijo vozila najprej izšolati ter pridobiti ustrezna znanja in potrdila. Šolanje je podobno kot za vozila Stadler Flirt EMU in DMU izvajal Stadlerjev inštruktor Krzysztof Czubaszek, poudarek je bil na komponentah, ki so v primerjavi z ostalima serijama drugačne ali so zaradi dvopodnosti nameščene drugače. Take komponente so npr. osnovni vozički, vlečna pretvornika, klimatske naprave in pnevmatske plošče.

Prve kontrolne preglede stopnje M0 smo opravili tik preden so vozila začela voziti v rednem prometu. Njihov namen je bil predvsem preveriti napolnjenost vozila z obratovalnimi sredstvi, kot so: mast za

mazanje sledilnih vencev, pesek in tekočina za pranje stekel. Pred sprostitvijo v redni promet so garniture namreč že vozile za potrebe testiranja po slovenski infrastrukturi ali za potrebe šolanja strojevodij. Kontrolni pregled je skladno s priročnikom za vzdrževanje obsegal še pregled stanja koles, zavor in preizkus protidrsne naprave. Vsebina pregleda je skoraj identična tisti na serijah 510 in 610, kjer pregled M0 že rutinsko izvajamo, zato pri njem ni bilo težav. Glavna razlika je le namestitev komponent (izločilne pipe zračne zavore ipd.) na drugih mestih na garnituri, kar je posledica dvopodnosti.

Zaradi novih, višjih garnitur je bilo potrebno v delavnici zamenjati nekaj dvizgih vrat. Ta so bila dotrajana, predvsem pa prenizka. Po zaključku

prenove in povišanju vrat je sedaj v notranjosti drugega obrata Centra Ljubljana za vozila serije 313 možno uporabiti dodatna dva tira. Preko enega dostopamo do tehnice, kjer se meri kolesna obremenitev, nad drugim tirom pa je nameščeno mostno dvigalo.

V prihodnosti nam v Centru Ljubljana nikakor ne bo dolgčas. Poleg ostalih serij vzdržujemo in opravljamo kontrolne preglede že na 25 elektromotornih garniturah Stadler serije 510 in 313 ter na sedmih dizel-motornih garniturah serije 610, pri čemer nam je občasno v pomoč tudi delavnica v Novem mestu. Stopnje in s tem obsežnost kontrolnih pregledov se povečujejo, hkrati pa je v prihodnosti še preostanek naročenih garnitur.



Dvopodna elektromotorna garnitura Stadler KISS serije 313 v Centru Ljubljana



Pnevmatska plošča na EMG 313, ki je zaradi dvopodnosti nameščena pod stopnicami med prvim in drugim nivojem

# Prenova kotlovnice v Centru Ptuj

Besedilo in fotografije: [Andrej Arnuga](#)

*O prenovi kurilnice na trdo gorivo v Centru Ptuj smo se začeli pogovarjati leta 2018 zaradi energetske in tehnološke zastarelosti sistema ogrevanja. Skladno z energijskim zakonom ter zahtevami standarda ISO 50001:2011 smo v letu 2019 izvedli energetski pregled podjetja. Na osnovi dejanskega stanja obstoječe kotlovnice in priporočil smo v letu 2019 pričeli z aktivnostmi za posodobitev kotlovnice.*

Pred prenovo smo imeli na lokaciji dva vira toplote za ogrevanje objektov. Primarni oz. glavni vir toplote so predstavljali trije toplovodni kotli na premog proizvajalca Toplota Zagreb, izdelani leta 1982, moči 1,6 MW. Skupna toplotna moč primarnega dela kotlovnice je znašala 4,8 MW.

Poleg primarnega dela kotlovnice je bila v uporabi še manjša kotlovnica s toplovodnim kotlom na zemeljski plin proizvajalca Veissmann, moči 895 kW, izdelanim leta 2000. Skupna toplotna moč primarne in manjše kotlovnice je tako znašala 5,7 MW. Izkoristek obstoječih kotlovnice je bil manjši od 50 %, zato so se v začetku leta začele izvajati aktivnosti za pripravo javnega razpisa za izgradnjo plinske kotlovnice.

Do javnega razpisa za izgradnjo plinske kotlovnice ni prišlo, saj so Javne službe Ptuj (JSP) izkazale interes za izgradnjo vročevoda, toplotnega izmenjevalca z zalogovnikom tople vode količine 9.000 litrov ter priključitev poslovnega objekta SŽ – VIT, Center Ptuj na sistem daljinskega ogrevanja v Mestni občini Ptuj.

Javne službe Ptuj že od leta 2012 izvajajo dejavnost oskrbe s toplotno energijo v MO

Ptuj, kjer se kot primarno gorivo uporablja plin. V letu 2022 JSP načrtujejo rekonstrukcijo obstoječe kotlovnice daljinskega ogrevanja na Ptuj, kjer bodo kot primarno gorivo uporabljali lesno biomaso.

Zaradi zagotovila JSP, da bodo investirale v celoten projekt izgradnje vročevoda in toplotni izmenjevalec in nam daljinsko ogrevanje zagotavlja zanesljivost oskrbe s toploto, prijaznost do okolja, prihranek prostora, varno obratovanje in udoben ter cenejši način ogrevanja, je konec leta 2020 prišlo do dogovora in podpisa pisma o nameri med vodstvom Javnih služb Ptuj in SŽ – VIT o priključitvi na daljinsko omrežje daljinskega ogrevanja na Ptuj.

Ob sklenjenem dogovoru – pisma o nameri so JSP začele z aktivnostmi za izgradnjo podaljšanja vročevoda iz Gregoričevega drevoreda do naše plinske kotlovnice v skupni dolžini 285 m ter vgradnjo toplotnega izmenjevalca. Pravnomočno gradbeno dovoljenje se je pridobilo v začetku avgusta 2021, sama izgradnja vročevoda pa se je začela 30. 8. 2021.

Večja dolžina trase vročevoda poteka na zemljišču, kjer imamo skladiščne končane kolesne dvojice, zato je bilo

potrebno veliko strpnosti, medsebojnega sodelovanja in usklajevanja med izvajalci in nami kot uporabniki tega prostora. Sama izgradnja vročevoda in priklop nove kotlovnice (toplotnega izmenjevalca daljinskega ogrevanja moči 2 MW) se je nekoliko podaljšala od načrtovanega termina zaradi drugih vplivov (vremena, težav pri dobavi ključnega materiala itd).

Priklop poslovnih prostorov Centra Ptuj na daljinsko ogrevanje v Mestni občini Ptuj in zagon sta se izvedla 8. 12. 2021. V novi kotlovnici se nahajata toplotni izmenjevalec moči 2 MW in plinski kotel moči 895 kW.

V prvih mesecih obratovanja smo z delovanjem kotlovnice zadovoljni, ugotavljamo pa, da moramo v letu 2022 še izvesti toplotno regulacijo sekundarnega dela ogrevanja in izvesti hidravlično uravnoteženje pretokov, da bomo zmanjšali porabo toplote za ogrevanje. Projekt izvedbe daljinskega ogrevanja se bo v celoti zaključil v spomladanskih mesecih tega leta, ko bodo izvajalci zaključili z zemeljskimi deli in prostor za skladiščenje kolesnih dvojic vrnili v prvotno stanje.



Trasa proti kotlovnici



Toplotni izmenjevalec



## Obnova tirov 23 in 25 v Centru Maribor

Besedilo in fotografiji: *Iztok Lončarič*

V Centru Maribor upravljamo s kar nekaj kilometri železniških tirov. Nekateri od njih so v zelo slabem stanju. V decembru lanskega leta smo pristopili k sistematični obnovi tirnih kapacitet, in sicer sta bila najvišje na prioritetni listi tira 23 in 25. To sta tira, ki omogočata uvoz v delavnico za tekoča popravila DMG serije 813.

Pri obnovi so se zamenjali: ves zgornji ustroj tira, tampon, greda, pragovi in tirni pribor; uporabile so se starorabne tirnice tipa UIC 49. Istočasno sta se zasula dva pregledna jaška, ki nista bila več v okvirih novih standardnih mer. Dolžina obnovljenih tirov znaša približno 120 metrov.

Obnova tirov je eno od dejanj, s katerimi Center Maribor

pristopa k novim standardom vzdrževanja sodobnih vozil Stadler serije 610.

Izbrani izvajalec za obnovo je bilo Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, ki je v zadnjih letih eden izmed največjih in najbolj izkušenih akterjev pri obnovi železniškega križa v Sloveniji. Investicija je znašala dobrih 100.000 evrov.



Stanje pred obnovo



Stanje po obnovi



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

### IMAM

### IZBOLJŠAVO

Skupina:

Za:

Obstoječe stanje:

---

---

---

---

---

---

---

---

Izboljšava:

---

---

---

---

---

---

---

---

Datum:

Podpis:

## Izdelava vmesnika za testiranje inštalacije GSM-R

Avtor: *Gašper Lužnik*

Področje: *vzdrževanje varnostnih naprav*

**Problem:** Pri vgradnji GSM-R naprav se je pojavila težava testiranja izdelane inštalacije. Zelo pomembno je, da se preverita polariteta napajanja in nivo signala.

**Rešitev:** Izdelava vmesnika z merilnimi pušami.

Uporabljeno je: plastično ohišje, merilne puše, konektorja D-SUB 9 in D-SUB 25. Za testiranje potrebujemo le še univerzalni merilni instrument.



V prejšnji številki VITraža je prišlo do napake pri objavi imena avtorja cedejčka. Navedeno je bilo ime Jožko Cole, pravilno pa je Klemen Čok. Klemen Čok je izdelal ključ za odvijanje čepa za hladilno tekočino za DLOK 646. Avtorju se za napako v tisku opravičujemo.

### 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:

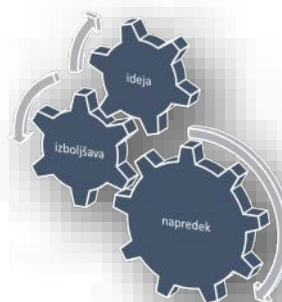
Odgovorni za uvedbo:

Rok za izvedbo::

Uvedeno dne::

Vodja::

Plačilo::



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



# Poškodbe pri delu v letu 2021

Besedilo: *Aleš Kastelic*

*Za nami je še eno leto, ko smo poleg rednih delovnih obveznosti morali krmariti med ukrepi za zaježitev koronavirusa, ki so bili v veljavi v našem podjetju. Najbolj pomembno v letu 2021 je bilo seveda zdravje, toda ne smemo pozabiti, da je tudi varnost na delovnem mestu velikega pomena za zadovoljstvo zaposlenih. Želja vseh – tako delavcev kot delodajalca je, da med delom ne prihaja do poškodb in izrednih dogodkov. V ta namen smo v letu 2021 veliko storili za varnejše delo na višini in precej truda vložili v izboljšanje osebne varovalne opreme.*

Stremimo k temu, da bi v prihodnjih letih dosegli cilj največ ene poškodbe v zvezi z delom na mesec. Za ta cilj se bomo morali truditi vsi zaposleni. Za primerjavo: v letu 2001 je bilo samo v Službi za vzdrževanje zabeleženih 96 poškodb, to je 8 mesečno. Sedaj se v vseh treh službah skupaj, ob približno 100 % več zaposlenih, poškoduje povprečno manj kot 5 delavcev mesečno.

Za leto 2021 smo si postavili nekaj ciljev, in sicer, da število poškodb pri delu ne bo preseglo 50 in da odsotnost zaradi poškodb pri delu ne bo presegla 1.200 dni. Naš cilj je bil tudi, da se zmanjša število poškodb zaradi hoje in zaradi sestopov z vozil.

V letu 2021 se je v SŽ – VIT pri delu poškodovalo 58 zaposlenih, kar je sicer 20 manj kot v letu 2019, toda cilj največ 50 poškodb ni bil dosežen. Dosežen pa je bil cilj glede odsotnosti, saj smo želeli zmanjšati odsotnost delavcev zaradi poškodb na manj kot 1.200 dni. V letu 2021 je bila skupna odsotnost 901 dan, kar pomeni, da so bile poškodbe delavcev lažje kot v preteklih letih.

Število poškodb se je v Službi za vzdrževanje znižalo iz 44 na 30 v primerjavi z letom 2019, v Službi za vleko iz 28 na 17, v Službi za TVD pa se je število poškodb povečalo iz 6 na 11.

Največ delavcev si je poškodovale prste in dlan z zapestjem (18), enajst delavcev pa si je poškodovale stopalo z gležnjem. Devet delavcev si je poškodovale nogo, druge dele telesa pa si je poškodovale manj delavcev.

Najpogostejši vzrok za poškodbe je bila nepredvidnost delavcev pri delu, in sicer v 28 primerih. Kar v 11 primerih je prišlo do zdrsa oz. padca delavca pri opravljanju rednih delovnih nalog. Dva delavca sta prijavila poškodbo, ker sta začutila bolečino v mišici ali delu telesa med opravljanjem dela. Pet delavcev je prijavilo šok zaradi izrednega dogodka na

progi med vožnjo vlaka. Težjih in smrtnih poškodb v letu 2021 nismo zabeležili.

Vzroki za povečanje števila poškodb v primerjavi z letom 2020 so vsekakor v tem, da je bilo v letu 2020 zaradi epidemije opravljenih bistveno manj delovnih ur kot v letu 2021. V primerjavi z letom 2019 se je zmanjšalo tako število poškodb kot njihova resnost.

Najkrajša odsotnost delavca v letu 2021 je bila dva dni, najdaljša pa 84 dni. Povprečno odsotnost delavcev prikazujemo z indeksom resnosti poškodb pri delu, ki nam pove, koliko so bili delavci povprečno odsotni zaradi poškodbe. Kar 9 delavcev je bilo odsotnih več kot 30 dni, od tega trije več kot 50 dni.

V letu 2021 so bile najhujše poškodbe stopala z gležnjem, zaradi katerih so bili delavci odsotni 24 dni/poškodbo. Stopalo z gležnjem si je poškodovale 11 delavcev. Večina poškodb s tovrstnimi posledicami se je zgodila pri hoji po gramozni gredi.

Spremljamo tudi število poškodb po lokacijah nastopa dela. Največ poškodb so prijavili delavci iz Službe za vzdrževanje Centra Ljubljana, kjer se je poškodovale 11 delavcev, ki so bili povprečno odsotni skoraj 22 dni na poškodbo. Devet poškodb so prijavili delavci Službe za vzdrževanje Centra Dobova, osem pa Službe za vzdrževanje Centra Ptuj. Po 6 poškodb so prijavili delavci Službe za vleko Centra Ljubljana in Centra Maribor ter Službe za TVD Centra Divača. Največja resnost poškodb je bila pri delavcih TVD iz Divače, in sicer so bili delavci odsotni skoraj 26 dni na poškodbo. Omeniti velja Službo za vzdrževanje Centra Maribor, kjer se v letu 2021 ni poškodoval nihče.

Skozi leto spremljamo tudi razne druge podatke v povezavi s poškodbami pri delu, kot so datum in ura poškodbe, starost poškodovancev itd. Podatki služijo za primerjavo med posameznimi meseci, da se ugotavlja, kdaj je nevarnost

poškodb večja in kdaj manjša. Običajno so bili iz leta v leto podatki podobni, v letu 2021 pa so se poškodbe dogajale dokaj enakomerno skozi vse leto. V začetku leta 2021 je bilo sicer še nekaj ustavitve potniškega prometa, tako da je bilo število poškodb manjše, v drugi polovici leta pa se je število poškodb povečevalo. Največja verjetnost za nastanek poškodbe je bila v zadnjem četrtletju leta 2021, v torek ali sredo med 8. in 10. uro dopoldan.

V letu 2021 je bilo opravljenih veliko preverjanj znanja iz varnosti in zdravja pri delu, delavci pa so tudi redno prejeli osebno varovalno opremo. Opravljenih je bilo več notranjih kontrol, ki so se nanašale na področje varnosti in zdravja pri delu. Vse to je pripomoglo k višji varnosti na delovnih mestih, več pa bo potrebno postoriti pri varovanju delavcev pri hoji.

Ukrepi za leto 2022 bodo usmerjeni v preverjanje uporabe osebne varovalne opreme in nadaljevanje preverjanja praktične usposobljenosti delavcev za varno delo. Za delavce TVD so bili uvedeni čevlji z boljšim gumijastim podplatom, zaradi katerih naj bi prihajalo do manj zdrsov pri hoji po gramozni gredi in pri sestopih z vozil.

Po vsaki poškodbi bodo narejene podrobne raziskave, da se ugotovijo dejanski vzroki poškodb. Po delovnih mestih bo opravljenih več notranjih kontrol, kjer se bo ugotavljalo upoštevanje predpisov iz varstva pri delu in iz varstva pred požarom.

Vsem mora biti pomemben cilj, da bomo delali tako, da s tem ne bomo ogrožali sebe in drugih. Delati moramo preudarno, pri delu pa uporabljati ustrezno osebno varovalno opremo in pripomočke. Pred pričetkom dela je potrebno sredstva za delo pregledati ter ob vsakršni okvari letih prekiniti z delom in obvestiti predpostavljene. Vsi lahko torej prispevamo k varnemu in zdravemu delu.

# 70-letnica delovanja Prostovoljnega gasilskega društva Železničar

Besedilo: [Andrej Arnuga in Denis Lenarčič](#)

Fotografiji: [Andrej Arnuga](#)

*Železniške delavnice so eno najstarejših podjetij, ki še danes opravlja enako dejavnost kot ob ustanovitvi, to je vzdrževanje železniških vozil in komponent. Ustanovitev železniških delavnic sega v leto 1984, ko je Južna železnica na Ptuj zgradila kurilnico za vzdrževanje in opremljanje parnih lokomotiv.*

Po prvi svetovni vojni so zaposleni začeli razmišljati o ustanovitvi gasilske čete za potrebe železniških delavnic zaradi dnevnih pojavov manjših požarov. Gasilci železniških delavnic so se leta 1936 pridružili gasilski četi Ptuj in dobili 800-litrsko motorno brizgalno. Zaradi interesa zaposlenih in samega podjetja so gasilci železniških delavnic na Ptuj ustanovili Prostovoljno industrijsko gasilsko društvo Ptuj, ki je ob ustanovitvi štel 24 članov.

1980. leta je Civilna zaščita Železničar podarila 800-litrsko motorno brizgalno Rosenbauer ter opremo za tridelni napad. Prav tako je takrat CZ poskrbela za 10 delovnih in paradnih oblek za gasilce.

Leta 1997 se je društvo preimenovalo v Prostovoljno gasilsko društvo Železničar. Društvo danes šteje 51 članov, in sicer 30 aktivnih članov ter 21 članov (naših sodelavcev), ki so se upokojili. Večino aktivnih gasilcev članov PGD Železničar deluje v svojih teritorialnih matičnih gasilskih enotah, poleg tega pa se aktivno vključujejo v delovanje PGD Železničar.

Kljub častitljivemu jubileju 70 let delovanja

PGD železničar nam praznovanja v letu 2021 zaradi epidemioloških razmer ni uspelo izvesti po predvidenem scenariju, zato smo praznovanje prestavili v leto 2022.

Skrb za požarno varnost je naloga vseh zaposlenih, kljub temu pa člani PGD Železničar poskrbimo za izvajanje požarne straže ob raznih varilskih delih na potniških vagonih in dizelskih garniturah tudi po zaključku redne delovne izmene ter poskrbimo, da so transportne – požarne poti čiste.

V zadnjih letih se je Prostovoljno gasilsko društvo železničar s pomočjo Občinske gasilske zveze MO Ptuj posodobilo tako v zaščitni opremi kot orodju. Kljub trudu vodstva društva nam ni uspelo zagotoviti opreme za obstoj v II. kategoriji. Po opravljenem inšpekcijskem nadzoru Inšpektorja RS za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami je bilo ugotovljeno, da društvo na podlagi uredbe o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč ter statuta MO Ptuj izpolnjuje vse pogoje za gasilsko enoto I.a kategorije.

V letu 2021 smo se na poveljstvu društva dogovorili ter ob soglasju koordinatorja Centra Ptuj Andreja Arnuge izvedli gasilsko vajo reševanja ponesrečenca iz potniškega vagona in gašenja požara z peno.

20. maja 2021 smo v popoldanskem času v sodelovanju z gasilsko enoto PGD Ptuj, ki je izvedla reševanje ponesrečenca iz vagona, člani PGD železničar izvedli gašenje z peno. Vajo so spremljali predstavniki Območne gasilske zveze Ptuj, in sicer: poveljnik tov. Zvonko Glažar in predsednik tov. Marjan Meglič, predsednik sveta podravske regije tov. Janez Liponik ter poveljnik poveljstva MO Ptuj tov. Branko Lah.

Z aktivnostmi, ki smo si jih načrtali na področju požarne varnosti, bomo člani PGD Železničar nadaljevali tudi v letu 2022 in poskrbeli za požarno varnost v delovnem okolju.

Spoštovane sodelavke, sodelavci spoštujte nasvete gasilcev in poskrbite za požarno varnost v službi in doma.

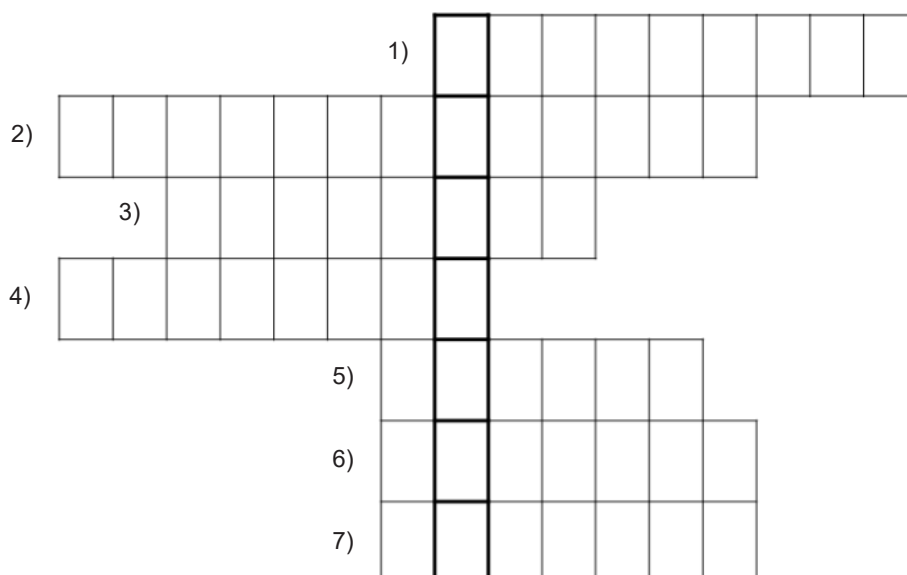


PGD Železničar: priprava srednje pene



PGD Ptuj: reševanje ponesrečenca iz vagona

## VITka križanka



- 1) Skupek strojnih delov za uravnavanje, prenašanje gibanja, delovanja
- 2) Tehnologija zaviranja, ki pretvori del kinetične energije vozila v drugo obliko (največkrat električno), ki se jo potem ponovno uporabi
- 3) Povečanje hitrosti na časovno enoto
- 4) Transportni priklopnik
- 5) Vlak na magnetni blazini
- 6) Manjše tirno vozilo na ročni, nožni ali motorni pogon
- 7) Zavora, ki uporablja večjo zavorno silo kot običajna zavora

Pravilne rešitve skupaj z vašim imenom, priimkom in lokacijo posredujte najkasneje do 31. 3. 2022 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 **1. aprila 2022** izžrebali nagrajenca, ki prejme **bon za Vitalis**.

Rešitev prejšnje VITke križanke je **BOŽIČEK**, nagrajenka je Tjaša Jančar.



**Sodelavkam želimo lepo praznovanje dneva žena in materinskega dne.**

## UREDNIŠTVO

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

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

Kontaktne podatke:

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

Telefon: 01 291 23 59

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

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).





# ZDRAVSTVENA PREVENTIVA

**v Središču Vitalis za zaposlene na  
Slovenskih železnica**

## **KAJ LAHKO IZBERETE?**

Izbirate lahko med tremi (3) programi:

- dvodnevni Zdravstveno preventivni program
- dvodnevni Program za obvladovanje stresa
- enodnevni Zdravstveno preventivni program

## **KATERI PROGRAM NAJ IZBEREM?**

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

## **KAJ PROGRAMI PONUJAJO?**

- strokovno vodene vadbe
- gibalna klinika
- spinning
- pilates
- Vodno mesto Atlantis
- predavanje o zdravi prehrani
- sprostitvene tehnike
- savna
- masaža in pedikura
- uravnotežna prehrana
- nočitev v Središču Vitalis
- druženje in večerja v restavraciji

## **KDO SE LAHKO UDELEŽI ZDRAVSTVENE PREVENTIVE?**

Vsi zaposleni na SŽ po petih (5) letih delovne dobe na SŽ in to  
**BREZPLAČNO!**

## **NA KOLIKO ČASA VAM PRIPADA?**

Zdravstvene preventive v Središču Vitalis se lahko udeležite vsaki  
dve leti in pol (2,5). Za udeležbo na programu vam pripadata dva (2)  
dodatna dneva dopusta.



**N:** Hladilniška pot 28  
10000 Ljubljana  
**T:** 01 200 95 50

**I:** [info@sredisce-vitalis.si](mailto:info@sredisce-vitalis.si)  
**W:** [www.sredisce-vitalis.si](http://www.sredisce-vitalis.si)  
**GSM:** 031 620 107