



december
2020



KOČEVSKA PROGA



KAZALO

Uvodna beseda ministra	3
Uvodna beseda državnega sekretarja	4
O progi	5
Modernizacija proge	6
Kaj so signalnovarnostne naprave in zakaj so potrebne?	8
Kateri so bili cilji projekta?	8
Posodobljeni progi na pot	9
Kdo upravlja z železnico in železniškimi objekti, kdo gradi progo in objekte in kdo je lastnik?	11
Javno železniško omrežje	12
Vozni red	16
Zanimivi podatki o železniški infrastrukturi v Sloveniji	19
Živeti ob progi in s progo	20
Prometna pravila, ki veljajo na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo	21
V šolo z vlakom	22
V službo z vlakom	23
Z vlakom preprosto zato, ker je lepo.....	24
S kolesom na vlak	25
Vozovnice	26
Nagradna križanka	29
In še nekaj za najmlajše	30



UVODNA BESEDA MINISTRA

Končno! Kar več kot 50 let smo čakali na ta velik dogodek, ko bo med **Grosupljem in Kočevjem** ponovno zapeljal potniški vlak. Potem, ko je lani aprila po več kot desetih letih znova stekel tovorni promet do Kočevja, smo v teh dneh uspeli izpolniti vse pogoje za varno vzpostavitev javnega potniškega prometa. Naše veselje je še toliko večje, ker bodo po progi zapeljali **novi vlaki Stadler**, ki so udobnejši, kakovostnejši in hitrejši. Modernizacija železniške infrastrukture, razvit javni potniški promet in spodbujanje trajnostne mobilnosti so visoko na lestvici prioritet Ministrstva za infrastrukturo.

Vzpostavitev potniškega prometa med Ljubljano in Kočevjem bo v veliki meri **razbremenila ceste** – naj samo spomnim na vsakodnevne zastoje na obrobju Ljubljane – **in povečala prometno varnost**. Železniški promet mora biti konkurenčnejši cestnemu prometu. Ob tej priložnosti bi se želel zahvaliti vsem sodelavcem na ministrstvu, upravljavcu javne železniške infrastrukture, izvajalcem ter mojim predhodnikom za njihov prispevek k ponovni vzpostavitvi potniškega prometa na kočevski progi.

Jernej Vrtovec, minister za infrastrukturo RS

NAGOVOR DRŽAVNEGA SEKRETARJA

Pred nami je velik dan! Ponovna vzpostavitev potniškega prometa na kočevski progi je pomembna tako za prebivalce ribniško-kočevske regije kot tudi za celotno državo. S preusmeritvijo tovornega in potniškega prometa s cest na železnice bomo prispevali k čistejšemu okolju ter prispevali k doseganju ciljev Evropskega zelenega dogovora. Vzpostavitev javnega potniškega prometa po obnovljeni železniški progi bo pripomogla tudi k razvoju turistične ponudbe ter večji prepoznavnosti in obisku v ribniško-kočevskem območju. Tega sem še posebej vesel – ne samo v funkciji državnega sekretarja na Ministrstvu za infrastrukturo, temveč tudi kot Ribničan. Vsi skupaj smo lahko zelo ponosni na ta dosežek. Zavedam se, da vozni redi še niso optimalni, zato na ministrstvu vlagamo velike napore v izboljšavo povezave med Grosupljem in Ljubljano, ki predstavlja ozko grlo, s ciljem več direktnih vlakov in hitrejših potovalnih časov. V preteklih mesecih smo v številnih kontaktih z župani občin Grosuplje, Dobropolje, Velike Lašče, Žlebič, Sodražica, Loški Potok, Ribnica, Kočevje, Osilnica in Kostel dorekli in opravili številne dodatne vsebine in dela, da bo železniški potniški promet med Grosupljem in Kočevjem še privlačnejši za vse uporabnike.

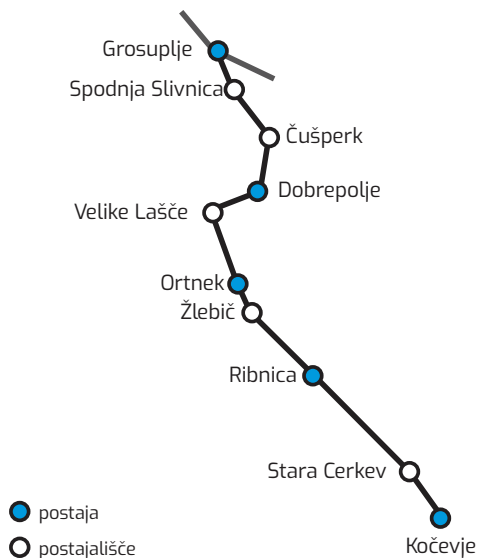
Aleš Mihelič, državni sekretar na Ministrstvu za infrastrukturo

O PROGI

Proge delimo na glavne in regionalne glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo železniškega prometa v prostoru. Regionalna železniška proga št. 82 Grosuplje–Kočevje, imenovana tudi kočevska proga, je dolga 49 kilometrov.

Prvotne ideje za progo do Kočevja so obsegale načrte tras iz Vrčic nad Semičem čez Kočevski Rog ter iz Rakeka. Dokončna trasa, ki je bila sprejeta zaradi pomembnejših krajev ob njej (Velike Lašče, Ribnica), je bila določena 15. julija 1887. Progo so pričeli graditi 22. maja 1892 v Velikih Laščah. Gradnjo je ovirala zelo huda zima 1891/1892. Progo so zgradili predvsem za potrebe rudnika v Kočevju in gozdarske dejavnosti. Prvi vlak je po progi peljal že 24. julija 1893, slavnostno odprtje pa je bilo 27. septembra istega leta. Redni potniški promet je stekel dan po otvoritvi.

Železniška proga Grosuplje–Kočevje



Potniški promet na progi je pričel naglo upadati po prenovi ceste Škofljica–Kočevje. Med letoma 1958 in 1966 je upadel za 66 %. Zato so potniški vlaki od sredine leta 1968 dalje vozili le do Velikih Lašč (pozneje le še do Dobrepolja), po letu 1971 pa so bili potniški vlaki na vseh trasi ukinjeni. O ponovni uvedbi potniškega prometa se je razmišljalo v času naftne krize leta 1983, vendar do uresničitve zamisli ni prišlo.

Po progi je bilo v najboljših letih prepeljanih 170.000 ton premoga ter 134.000 ton lesa. Vzporedno je po progi potekal tudi potniški promet.

Nadmorska višina najvišje točke (med Velikimi Laščami in Ortnekom) je 581 metrov, kar je le meter nižje od nadmorske višine železniške postaje Postojna, ki velja za najvišje ležečo postajo na slovenskem železniškem omrežju.

Čprav govorimo o modernizaciji proge, kar je zgolj tehnični termin, gre v resnici za gradnjo nove proge po trasi stare železnice.

*Vir podatkov iz zgodovine: Wikipedija

MODERNIZACIJA PROGE

Modernizacija je bila načrtovana v treh fazah. Vsa sredstva za modernizacijo so bila zagotovljena izključno v okviru proračuna Republike Slovenije, zato je obnova, ocenjena na 99,68 milijona evrov, potekala postopoma.

1. FAZA

nadgradnja
železniškega
odseka
Grosuplje–Ortnek

Izvedba del: 2008–2011

Vrednost del: 41,9 milijona evrov

Obseg del:

- nadgradnja 26,8 kilometra dolgega odseka Grosuplje–Ortnek.

2. FAZA

1. etapa:
nadgradnja
železniškega
odseka
Ortnek–Ribnica

Izvedba del: 2012–2013

Vrednost del: 18,32 milijona evrov

Obseg del:

- nadgradnja 9,2 kilometra dolgega odseka Ortnek–Ribnica,
- dela na postaji Ribnica ter postajališču Žlebič.

2. FAZA

2. etapa: nadgradnja železniškega odseka **Ribnica–Kočevje**

Izvedba del: oktober 2016–december 2018

Vrednost del: 20,85 milijona evrov

Obseg del:

- nadgradnja železniške proge v skupni dolžini 12,12 kilometra,
- prenovljena železniška postaja Kočevje (nov pokriti otočni peron, prenovljeno postajno poslopje, nova nakladalna klančina in parkirišča),
- prenovljeno postajališče Stara Cerkev (nov peron z zavetiščem, novo parkirišče ter razsvetljava),
- prenovljena železniška postaja Ribnica (dva nova bočna perona, prenovljeno postajno poslopje, urejena nakladalna klančina, vgrajena dvigala za dostop na perone in novo parkirišče),
- prenovljena železniška postaja Dobrepolje (dva nova bočna perona, nov podhod, prenovljeno postajno poslopje, nova nakladalna klančina in parkirišče),
- prenovljeno postajališče Čušperk (nov peron z zavetiščem in razsvetlavo, novo parkirišče),
- prenovljeno postajališče Spodnja Slivnica (nov peron z zavetiščem in razsvetlavo, novo parkirišče).

Z zaključkom 2. faze je bila v gradbenem smislu zaključena modernizacija proge. Od aprila 2019 po več kot desetih letih ponovno poteka tovorni promet do Kočevja.

3. FAZA

izvedba signalnovarnostnih in telekomunikacijskih (SVTK) del

Izvedba del: januar 2019–oktober 2020

Ocenjena vrednost del: 20,61 milijona evrov

Obseg del:

- zamenjava in posodobitev signalno varnostnih in telekomunikacijskih (SVTK) naprav na celotni železniški progi Grosuplje–Kočevje,
- vgradnja signalnovarnostnih naprav na postajah Dobrepolje, Ortnek, Ribnica in Kočevje,
- vgradnja telekomunikacijskih naprav na postajališčih Spodnja Slivnica, Čušperk, Velike Lašče, Stara Cerkev in na postajah Dobrepolje, Ortnek, Ribnica in Kočevje,
- ukinitvev 51 nivojskih prehodov ter zavarovanje 30 križanj cest z železnico.

Kaj so signalnovarnostne naprave in zakaj so potrebne?

Signalnovarnostne (SV) naprave so tehnična sredstva, s katerimi zavarujemo kritična mesta – kretniška področja oz. postaje, odprto progo med postajami, križanja železniških prog s cestami v istem nivoju (to so tako imenovani nivojski prehodi – NPr) in podobno – ter s tem zagotavljamo varnost prometa, poleg tega pa omogočajo centralno in s tem optimalno vodenje železniškega prometa na večjih področjih.

Signalnovarnostne naprave v veliki meri razbremenjujejo prometno osebje rutinskih postopkov, najpomembnejše pa je, da je s tehničnimi sredstvi in logičnimi operacijami bistveno zmanjšan vpliv tako imenovanega »človeškega dejavnika«, ki je sicer najpogostejši vzrok ogrožanja varnosti in v skrajnih primerih privede do škodnih dogodkov.

Signalnovarnostne naprave so, poenostavljeno gledano, svetlobni ali likovni signali ob progi, ki so preko centralne naprave v medsebojni odvisnosti in odvisnosti s kretnicami ter drugimi napravami v voznih poteh, po katerih vozi vlak. Signali služijo za sporazumevanje med strojevodjo vlaka in prometnim osebjem, ki vodi železniški promet. Z njimi se prikazuje signalne znake za dovoljeno ali prepovedano vožnjo vlakov ter znake za dovoljeno vožnjo z redno ali zmanjšano hitrostjo, odvisno od položaja in geometrije proge, oblike vozne poti (v premo ali v odklon), prometne situacije, ipd.

Zato je tako imenovana tretja faza – vgradnja signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav – predpogoj za uvedbo javnega potniškega prometa.

Kateri so bili cilji projekta?

- Vzpostavitev potniškega in tovornega prometa,
- povečanje dostopnosti regije in njene povezanosti s sosednjimi regijami,
- povečanje stopnje varnosti za potnike in druge udeležence v prometu,
- ureditev in zavarovanje nivojskih prehodov,
- zagotovitev interoperabilnosti železniške proge,
- zagotovitev osne in dolžinske kategorije proge D4 (225 kN/os, 80 kN/m).



“Bliža se železna cesta,
nje se, ljubca! veselim;
iz Ljubljane v druge mesta,
kakor tiček poletim.”
(France Prešeren)

Posodobljeni progi na pot

DOBREPOLJE

Še nikoli doslej nismo tako močno občutili, kako je povezanost ljudi potrebna in pomembna. Brez prometne povezave z drugimi kraji in ljudmi ni možno pričakovati gospodarskega in družbenega razvoja. To v Dobrepolju in Strugah še kako vemo. Smo le streljaj od prestolnice države, vendar zelo odmaknjeni.

Res je lepo bivati v miru, a je potrebno tudi ustvarjati ideje, znanje in dobrine, vse to izmenjavati s svetom in sodobno živeti. Želim, da nova železniška povezava k temu pomembno pripomore.

Igor Ahačevič, župan

GROSUPLJE

V sedemdesetih letih prejšnjega stoletja je asfaltna cesta od Ljubljane do Kočevja premagala železno. A že na prelomu v novo tisočletje cesta ni zmogla več prenesti pločevine. Čas je bil zrel za ponovno oživitve železniške proge od Grosupljeja proti Kočevju. Smele poteze odločevalcev so se uresničile in proga je spet oživiljena. Še več, po njej bodo zapeljali novi, moderni potniški vlaki. Železniška postaja Grosuplje pa bo ponovno zaživela kot pomembno železniško vozlišče in še poudarila pomen občine Grosuplje kot gospodarne, gostoljubne in globalne občine.

dr. Peter Verlič, župan

KOČEVJE

Za Kočevje je železniška povezava okno v svet v polnem pomenu besede. Za razvijajoče se gospodarstvo Kočevske je to priložnost za dvig konkurenčnosti, vstop na nove trge in prihranke na področju logistike. Za številne zaposlene je varna, hitrejša in predvsem okoljsko sprejemljivejša pot v prestolnico na delo in z dela, za turiste je vstopna točka v osrčje najbolj ohranjene narave v Srednji Evropi, za otroke pa je pravo odkritje, saj vlaka kot prevoznega sredstva v 21. stoletju ne poznajo. Zato v vsakem od nas železnica in prihod vlaka predstavlja prijetno misel in vrača prepričanje, da je Kočevska del Slovenije!

dr. Vladimir Prebilič, župan

OSILNICA

V letošnjem letu se še mnogo bolj kot prej zavedamo, kako zelo pomembna je možnost potovanja, še posebej za ljudi iz oddaljenih, nerazvitih krajev, kot je naša občina. Čeprav bo vlak pripeljal le do Kočevja, verjamem, da se bo zaradi udobnega načina vožnje marsikateri občan odločil za pot do Ljubljane z vlakom. Najbolj veseli ga bodo starejši, ki se bojijo utrudljive, dolge vožnje z veliko prometa na cesti, pa tudi študentje, ki bodo lahko izkoristili internet na vlaku.

Alenka Kovač, županja

LOŠKI POTOK

Če je izgradnja železniških povezav v devetnajstem stoletju naredila ogromen preskok na področju transporta blaga, postala prvo množično prevozno sredstvo in poganjala industrijsko revolucijo, je to vlogo v sodobnem času zaradi množice drugih transportnih možnosti v precejšnji meri izgubila.

V času, ki ga živimo, je železnica dobila novo, pomembno funkcijo - tako zaradi zmanjševanja obremenjenosti okolja zaradi izpustov kot tudi zaradi blagovnega in osebnega transporta, ki bi ga lahko prevzela še v večji meri in s tem zmanjšala obremenitve cest.

Veseli me, da bo tako imenovana kočevska proga ponovno zaživela. Tokrat v posodobljeni obliki, katere razvoj pa se mora nadaljevati v modernejšo, hitrejšo in elektrificirano različico. Za dnevne migrante, ki se vozijo na relaciji Kočevje-Ljubljana tudi iz občine Loški Potok, to pomeni bistveno manj stresno in nevarno potovanje.

Ivan Benčina, župan

RIBNICA

V občini Ribnica se veselimo nove železniške povezave z večjimi mesti in ureditve potniškega prometa - vlak ima namreč prav posebno mesto v trajnostni mobilnosti naših občanov in občanov. Vožnja z njim je zagotovo prijetna, zanesljiva in udobna. Obenem pa bomo s pridobitvijo nove železniške infrastrukture skupaj prispevali k bolj vključujočemu in zelenemu načinu razvoja prometa, ki bo v občini Ribnica omogočil boljšo kakovost bivanja, razvoj gospodarskih dejavnosti in boljšo povezanost z drugimi občinami.

Samo Pogorelc, župan

SODRAŽICA

Če se je dolga leta, sicer že skoraj 130 let stara železniška proga do Kočevja, uporabljala zgolj za tovorni promet in to predvsem do Ortneka, se nanjo spet vrača tudi potniški vlak. V duhu (ponovno) odkrite vrednosti železniškega prevoza že z nestrpnostjo pričakujemo prvi zvižg vlaka na naših peronih. Kljub temu, da železnica ne gre skozi našo občino, pa se tudi v Sodražici veselimo nove ponudbe javnega prevoza v naši regiji v upanju, da se bo s prihodom vlaka, postopno prilagodila in izboljšala tudi avtobusna povezava zalednih občin vsaj na železniško omrežje.

mag. Blaž Milavec, župan

VELIKE LAŠČE

Nekoč je prihod vlaka predstavljal veliko atrakcijo, tehnično novost in nenazadnje tudi možnost, da se je začel razvijati masovni transport tovora in ljudi, kar je pospešilo gospodarski razvoj ciljnega področja. Danes ostaja pomen železniške povezave enak. Pojavila se je le večja konkurenca v tovornem in potniškem cestnem prometu. Če bodo sedaj ob primernem osveščanju ljudem na voljo živiljenjski vozni red vlaka, uporabne, hitre ter cenovno ugodne povezave z Ljubljano ter Kočevjem, potem bomo del potniškega prometa kot tudi tovora lahko s cest usmerili nazaj na železniške tire. Razbremenili bomo ceste, nadgradili ekološko usmerjenost regije in postali bomo še primernejši za razvoj gospodarstva.

dr. Tadej Malovrh, župan

Kdo upravlja z železnico in železniškimi objekti, kdo gradi progo in objekte in kdo je lastnik?

Upravljaec javne železniške infrastrukture (JŽI) je podjetje SŽ-Infrastruktura, d. o. o. Skladno z Zakonom o železniškem prometu in Zakonom o varnosti v železniškem prometu je upravljaec pristojen in odgovoren, da se železniški promet odvija varno in urejeno.

Vsa vlaganja v javno železniško infrastrukturo (modernizacije, nadgradnje, novogradnje itd.) v imenu države izvaja Direkcija RS za infrastrukturo, ki je organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo.

Javna železniška infrastruktura je javno dobro, last vseh, zato je obveza vseh nas, da varujemo to lastnino kot svoje ostalo premoženje in skrbimo, da ne prihaja do vandalizma ali namernega poškodovanja. Vsako popravilo popisanih predmetov, poškodovanih klopi, zamenjavo stekel itd. se izvede z davkoplachevskim denarjem – torej denarjem nas vseh.



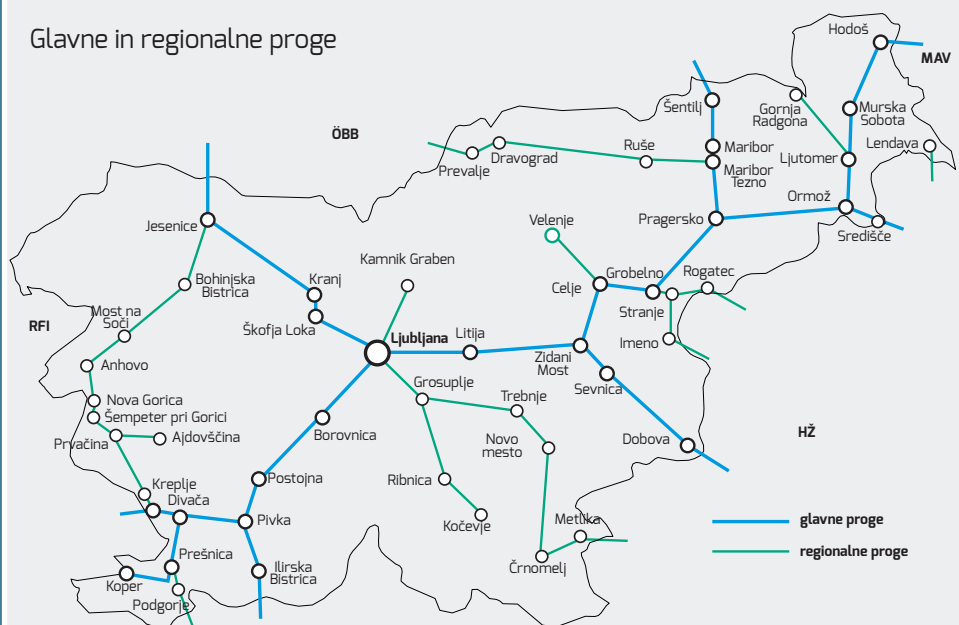
Javno železniško omrežje

Skozi Slovenijo potekajo štiri železniški koridorji, ki predstavljajo pomembne prometne povezave. Z aktivnostmi, ki jih Direkcija RS za infrastrukturo vodi za zagotovitev pretočnosti potniškega in tovornega prometa, torej nadgradnjo in modernizacijo slovenskega železniškega omrežja, se hkrati uresničuje cilj, da se v Sloveniji ohranjajo mednarodni koridorji. Osnovni pogoj, da bo Slovenija tudi po letu 2023 ohranila mednarodne koridorje, je namreč modernizacija glavnih prog tako, da bo zagotovljena interoperabilnost z evropskim železniškim omrežjem – to pomeni enake prevozne standarde, kot so osna obremenitev, prosti profil, vozna mreža, operativno vodenje železniškega prometa, ter poenotenje tehničnih sredstev za nadzor in vodenje vlakov.

Javno železniško omrežje

Skupna dolžina prog	1.207,70 km
Dolžina dvotirnih prog	333,54 km
Dolžina enotirnih prog	874,16 km
Dolžina glavnih prog	607,79 km
Dolžina regionalnih prog	599,91 km
Dolžina elektrificiranih prog	605,30 km

Glavne in regionalne proge



V obdobju med leti 2014 in 2019 je Direkcija RS za infrastrukturo zaključila številne večje investicije v javno železniško infrastrukturo, s katerimi je dele prog modernizirala tako, da izpolnjujejo zahtevane evropske standarde – ti projekti so:

- Rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja železniške proge Pragersko–Hodoš ter Modernizacija nivojskih prehodov in izvedba prehodov na železniških postajah.
- Modernizacija obstoječe železniške proge Divača–Koper.
- Nadgradnja železniške proge Slovenska Bistrica–Pragersko.
- Nadgradnja železniške proge Dolga Gora–Poljčane.
- Uvedba ERTMS/ETCS (European Railway Transportation Management System/ European Train Control System) na 412 kilometrih proge – od državne meje z Italijo, preko Ljubljane, Zidanega Mosta, Hodoša do državne meje z Madžarsko in na progi Divača–Koper.
- Uvedba digitalnega radijskega sistema GSM-R (Global System for Mobile Communications - Railway) na slovenskem železniškem omrežju.
- Sanacija ozkega grla na območju Bivja na železniški progi Divača–Koper (izvlečni tir).
- Nadgradnja železniške proge Poljčane–Slovenska Bistrica.



Z izvedbo investicij v tekoči finančni perspektivi 2014–2020 bodo v Sloveniji nadgrajeni še preostali odseki glavnih železniških prog, ki ležijo na evropskih prometnih koridorjih.

V teku so naslednji večji projekti:

Nadgradnja železniške proge Zidani most–Celje obsega nadgradnjo železniške proge v dolžini 26,2 kilometra in nadgradnjo železniških postaj Celje, Laško in Rimske Toplice. Ocenjena vrednost investicije znaša 282 milijonov evrov, zagotovljeno je sofinanciranje z evropskimi sredstvi v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope v vrednosti 90,6 milijona evrov. Projekt, ki se je pričel izvajati v letu 2017, bo predvidoma zaključen maja 2021.

V okviru projekta **Nadgradnja železniške proge Maribor–Šentilj** je izvedena nadgradnja obstoječega tira, nadgradnja železniških postaj Pesnica, Šentilj, Maribor Tezno in Maribor. V teku je gradnja novega predora Pekel in novega viadukta Pesnica. Ocenjena vrednost investicije je 286,65 milijona evrov, zagotovljeno je sofinanciranje z evropskimi sredstvi v okviru Kohezijskega sklada v višini 101 milijon evrov. Dela na obstoječi trasi bodo zaključena predvidoma v letu 2021, na novi trasi (predor Pekel, viadukt Pesnica) pa do konca leta 2023.

Uvedba sistema ETCS na progah Pragersko–Šentilj–državna meja in državna meja–Dobova–Zidani Most v skupni dolžini 90 kilometrov. Ocenjena vrednost investicije je 21,23 milijona evrov, zagotovljeno je sofinanciranje z evropskimi sredstvi v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope v vrednosti 6,37 milijona evrov. Projekt bo zaključen predvidoma do konca leta 2023.

Modernizacija kočevske proge.

Gradbena dela so bila zaključena konec leta 2018, aprila 2019 je bil ponovno vzpostavljen tovorni železniški promet med Ribnico in Kočevjem. Zaključuje se izvedba 3. faze, ki obsega zamenjavo in posodobitev signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav na celotni progi ter ureditev in zavarovanje nivojskih prehodov. Ocenjena vrednost investicije je 99,68 milijona evrov. Dela se financirajo izključno iz proračuna Republike Slovenije. Projekt bo zaključen do konca leta 2020.

Uvedba daljinskega vodenja prometa obsega vzpostavitev daljinskega vodenja prometa na odsekih prog Zidani Most–Ljubljana in Zidani Most–Šentilj ter gradnjo izvenivojskih dostopov na perone na postajah oz. postajališčih Hrastnik, Trbovlje, Zagorje, Litija, Kresnice, Laze, Štore, Šentjur, Ponikva in Rače. Projekt se bo izvajal v več fazah. Ocenjena vrednost investicije je 180,47 milijona evrov.

Nadgradnja železniške proge na odsekih Kranj–Podnart–Lesce–Bled obsega nadgradnjo medpostajnih odsekov Kranj–Podnart in Podnart–Lesce–Bled ter nadgradnjo železniških postajališč Otoče, Globoko in Radovljica. Dela v vrednosti 95,8 milijona evrov bodo predvidoma zaključena v letu 2022.

Varnostno-tehnična nadgradnja železniškega predora Karavanke je financirana s strani obeh držav, Avstrije in Slovenije. Ocenjena vrednost investicije na slovenski strani znaša 79,31 milijona evrov, zagotovljeno je sofinanciranje z evropskimi sredstvi v okviru Kohezijskega sklada v višini 49,23 milijona evrov. Zaključek del je predviden v drugi polovici leta 2021, glavnina del pa bo izvedena v času popolne zapore predora od oktobra 2020 do julija 2021.

Več informacij o projektih je objavljenih na spletni strani www.krajsamorazdalje.si.



	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP
Vlak	4470	4472	4474	3220	4476	3296	4496	3288	4478	3216	4492	3284	4482	4484	4494	4486		
Koledar	2-2	2-2	2-2	2	2-2	2	21-2	3	2-2	2	21-2	3	2-2	2-2	21-2	2-2		
Postaja																		
Kočevje	o																	
Kočevje	5:45	6:27	9:35		11:55		13:35		14:05		16:12		16:52	17:42	19:08	19:08		
Stara Cerkev			9:38		11:58		13:38		14:08		16:15		16:55		19:11	19:11		
Ribnica	5:56	6:38	9:47		12:07		13:47		14:17		16:24		17:06	17:53	19:20	19:20		
Žlebič			9:51		12:11		13:51		14:21		16:28		17:10		19:24	19:24		
Ortnek	6:03	6:45	9:55		12:15		13:55		14:25		16:32		17:14	18:00	19:28	19:28		
Velike Lašče			10:03		12:23		14:03		14:33		16:40		17:22		19:36	19:36		
Dobrepolje	6:16	6:58	10:09		12:29		14:09		14:39		16:46		17:28	18:13	19:42	19:42		
Čušperk			10:15		12:35		14:15		14:45		16:52		17:35		19:49	19:49		
Slivnica			10:23		12:43		14:23		14:53		17:00		17:42		19:56	19:56		
Grosuplje	o	6:32	7:14		12:46		14:26		14:56		17:03		17:45	18:28	19:59	19:59		
Grosuplje		6:33	7:15			13:33		14:30		15:47		17:07		18:29	20:00	20:07		
Ljubljana		6:55	7:43			13:59		14:57		16:20		17:36		18:49	20:26	20:33		

Koledar Opis

2 Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih-dela prostih dneh v RS.

3 Vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih-dela prostih dneh v RS.

2-2 Vozi od 4. 1. 2021. Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih-dela prostih dneh v RS.

21-2 Vozi ob nedeljah od 3. 1. do 20. 6. 2021 ter 8. 2. in 5. 4. 2021; ne vozi 7. 2., 4. 4. in 25. 4. 2021.

Vozni red se praviloma spreminja dvakrat letno. Dostopen je na spletni strani Slovenskih železnic na naslovu: <https://potniki.sz.si/>.

Vrsta Naziv
LP Lokalni vlak

Vozni red vlakov

Velja od 3. 1. 2021 do 10. 7. 2021

	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP	LP
Vlak	4471	4473	3235	4475	4491	3213	4477	4493	3219	4481	4483	3223	4495	3223	4485			
Koledar	2-2	2-2	2	2-2	21-2	2	2-2	21-2	2	2-2	2-2	21-2	21-2	21-2	2-2			
Postaja																		
Ljubljana	4:10	7:51	9:18		12:08	12:21			14:34		16:05	17:22		17:22				
Grosuplje	o 4:31	8:19	9:45		12:34	12:49			15:02		16:28	17:48		17:48				
Grosuplje	4:32	8:24		10:34	12:35		12:54	15:05		15:07	16:29		17:53		17:53			17:53
Slivnica	4:36	8:28		10:37	12:38		12:57	15:08		15:10			17:56		17:56			17:56
Čušperk	4:43	8:35		10:45	12:46		13:05	15:16		15:18			18:04		18:04			18:04
Dobrepolje	4:51	8:43		10:52	12:53		13:12	15:23		15:25	16:46		18:11		18:11			18:13
Velike Lašče	4:57	8:49		10:58	12:59		13:18	15:29		15:31			18:17		18:17			18:19
Ortnek	5:05	8:58		11:06	13:07		13:26	15:37		15:39	16:59		18:25		18:25			18:27
Žlebič	5:09	9:02		11:10	13:11		13:30	15:41		15:43			18:29		18:29			18:31
Ribnica	5:14	9:06		11:14	13:15		13:34	15:45		15:47	17:06		18:33		18:33			18:35
Stara Cerkev	5:23	9:15		11:23	13:24		13:43	15:54		15:56			18:42		18:42			18:44
Kočevje	o 5:26	9:18		11:26	13:27		13:46	15:57		15:59	17:17		18:45		18:45			18:47
Kočevje																		

Koledar Opis

2 Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih-dela prostih dneh v RS.

2-2 Vozi od 4.1.2021. Ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih-dela prostih dneh v RS.

21-2 Vozi ob nedeljah od 3. 1. do 20. 6. 2021 ter 8. 2. in 5. 4. 2021; ne vozi 7. 2., 4. 4. in 25. 4. 2021.

Vozni red se praviloma spreminja dvakrat letno. Dostopen je na spletni strani Slovenskih železnic na naslovu: <https://potniski.sz.si/>.

Vrsta LP
Naziv Lokalni vlak

V letu 2021 je predviden začetek naslednjih večjih projektov na področju javne železniške infrastrukture:



Nadgradnja vozlišča Pragersko bo izvedena v letih 2021–2023 in je ocenjena na 88,9 milijona evrov. Zajemala bo nadgradnjo peronske in tirne infrastrukture, gradnjo podhoda in podvoza. Zagotovljeno je sofinanciranje projekta z evropskimi sredstvi v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) v višini 40 milijonov evrov.

Nadgradnja železniške postaje Grosuplje bo obsegala modernizacijo peronske in tirne infrastrukture, gradnjo dveh podhodov in nadvoza. Ocenjena vrednost investicije je 25 milijonov evrov.

Nadgradnja železniške postaje Domžale bo obsegala modernizacijo tirne in peronske infrastrukture ter gradnjo podhoda. Ocenjena vrednost investicije znaša 7,5 milijona evrov.

V okviru **nadgradnje železniške proge Ljubljana–Divača** bo izvedena modernizacija odsekov Ljubljana–Borovnica in Logatec–Rakek vključno z ureditvijo železniških postaj Brezovica, Preserje, Logatec in Rakek. Predvidena je tudi ureditev izvennivnojskih dostopov na perone na postajah Borovnica, Prestranek in Pivka.

Zanimivi podatki o železniški infrastrukturi v Sloveniji

Presežniki	Podatki
Najbolj strma proga	Prvačina–Štanjel 26,7 promila
Najdaljša horizontala	Ruše–Fala v dolžini 6.500 m na progi Maribor–Prevalje
Najdaljša ravnina	Ptuj–Velika Nedelja v dolžini 15.810 m na progi Pragersko–Središče
Najvišje ležeča železniška postaja	Postojna 582 m
Najnižje ležeča železniška postaja	Koper 3 m
Najdaljši most	Novo mesto na industrijskem tiru za Revoz 575 m
Najvišji most	Most na Soči čez reko Idrijco 30 m
Najdaljši predor	Bohinjski predor 6.327,3 m
Najkrajši predor	Radovljica 25,03 m
Najstarejša proga	Južna državna železnica Šentilj–Celje 2. 6. 1846

Vir: Statistika SŽ



Živeti ob progi in s progo

Tako kot za javne ceste je tudi za območje ob progi s predpisi določen varovalni pas, v katerem ne glede na to, da je nekdo lastnik zemljišča ali nepremičnine, ne more prosto razpolagati in na tem območju graditi ali postavljati objektov, temveč mora za posege v varovalnem progovnem pasu pridobiti soglasje upravljavca.

Za delo v železniškem območju, ki obsega progovni pas (8 m od osi skrajnega tira, v naselju pa 6 m od osi skrajnega tira) in postajna območja ter površine, na katerih poteka dejavnost, povezana s prevozom potnikov in blaga, ter dejavnost, povezana z nalogami upravljavca JŽI, je potrebno pridobiti pisno dovoljenje za delo na železniškem območju.

Prehajanje proge tam, kjer ni prehoda, je strogo prepovedano in smrtno nevarno!

Prečkanje proge, kjer ni cestnega prehoda čez železniško progo, je še posebej nevarno! Zavedati se moramo, da lahko po progi kadar koli pripelje vlak, s katerim bi bil trk usoden za človeka. Zato naj nam ne bo odveč narediti še nekaj metrov do prehoda, kjer je prečkanje dovoljeno in varno.

Če prečkamo cestni ali drugi dovoljeni prehod čez železniško progo vsak dan ob istem času, lahko prehajanje postana navada, zaradi katere nismo več pozorni na nevarnost. Zdi se nam lahko tudi, da poznamo vozni red vlakov, ki vozijo čez prehod, zato vlaka ob določeni uri tam ne pričakujemo. Takšno »rutinsko« prehajanje tirov (predvsem) lokalnih prebivalcev, je zelo nevarno. Kaj hitro se nam lahko zgodi, da vlak pripelje nepričakovano ali pa ga enostavno ne opazimo.

Ob zmanjšani vidljivosti ali preglednosti zaustavite vozilo, zmanjšajte glasnost avtoradia in odprite okna. Podobno velja za pešce, ki naj se pred prehodom ustavijo, če imajo v ušesih slušalke, jih odstranijo, in pozorno prisluhnejo. Če bližajočega vlaka ne vidite, ga lahko vsaj slišite!



Prometna pravila, ki veljajo na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo¹

Vlak ali drugo tirno vozilo, ki se premika po železniških tirih, ima prednost pred vsemi udeleženci cestnega prometa. Voznik se mora preходу približevati previdno in tako, da lahko varno ustavi pred prehodom.

Pred prehodom se mora udeleženec cestnega prometa (voznik, pešec, kolesar) ustaviti:

- ko svetlobni znaki naznanjajo prihod vlaka oz. da se bodo zapornice ali polzapornice začele spuščati,
- ko se zapornice ali polzapornice spuščajo ali so že spuščene,
- ko ustavlja promet pooblaščen železniški delavec s predpisanim znakom,
- na nezavarovanem prehodu pa mora ustaviti tudi tedaj, ko se prehod približuje vlak, čeprav udeleženec cestnega prometa na to ni posebej opozorjen. Progo sme prečkati šele, ko se prepriča, da se prehodu ne približuje vlak.

Če se je na drugi strani prehoda čez tire zaradi gneče že naredila kolona vozil, obvezno ustavite vozilo pred prehodom in nikar ne silite čez njega, četudi se kolona počasi premika! Lahko se vam namreč zgodi, da se začne vlak približevati v trenutku, ko boste ravno na tirih, vi pa se ne boste imeli kam umakniti zaradi kolone pred sabo in za sabo. Čez prehod zapeljite šele, ko ga boste lahko v celoti, hitro in varno prečili.



Zavedati se je treba, da je zavorna pot vlaka dolga, pogosto več sto metrov, zavorna pot težkega vlaka pa je lahko dolga tudi do kilometra. V cestnem križišču se lahko izsijevanje prednosti konča tudi brez hujših posledic, na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo pa je to le izjema, saj se vlak, ki trči v vozilo, ustavi šele po več sto metrih.

¹ Vir besedila na temo prometnih pravil in varnega prečkanja proge: Policija.si

V šolo z vlakom



Železniška postaja ni igrišče. Spremljati moramo najave vlaka, se ob prihodu vlaka na peronu razvrstiti tako, da lahko varno počakamo, medtem ko vlak pripelje na postajo. Še posebej pomembno je, da na приход vlaka počakamo mirno, brez tekanja in prerivanja ter posledične nevarnosti, da kdo omahne na tire.

Na vlak vstopamo brez prerivanja, po vstopu na vlak poiščemo prazen sedež. Če je sosednji sedež že zaseden, je vljudno, da povprašamo, ali smemo sesti.

Med vožnjo sopotnikov ne motimo s preglasnim govorjenjem, tekanjem ali z neprimernim obnašanjem. Skrbimo za to, da ne bi nehote poškodovali, popisali in umazali opreme vlaka, saj nikomur ni prijetno, če mora sesti na poškodovan sedež.

Po najavi, da prihaja vlak na našo končno postajo, se pripravimo za izstop. Izstopamo organizirano in počakamo, da potniki pred nami izstopijo.

S tem, ko spoštujemo pravila obnašanja na železniški postaji in na vlaku, hkrati skrbimo za varnost nas samih in drugih.

Ko skrbimo, da elementi in oprema tako železniške postaje kot vlaka ostajajo nepopisani, nepoškodovani in čisti, pa s tem prispevamo k temu, da je na voljo več sredstev za štipendije, izboljšanje pogojev prevozov itd., saj se za popravila po nepotrebem troši davkoplačevalski denar.

V službo z vlakom

Vožnja z vlakom omogoča voznikom, da se izognejo stresni vožnji po preobremenjenih cestah in iskanju redkih, običajno dragih parkirišč v središčih mest. Želimo si namreč živahnije ulice s čim manj motornega prometa ter »mirujočega« prometa v mestih. Vsak avto, ki bo ostal na parkiriščih ob železniških postajah in postajališčih, načeloma pomeni dva avtomobila manj na cesti skozi Škofljico in en parkiran avto manj v Ljubljani. Prav tako pa vožnja z vlakom predstavlja eno varnejših alternativ prevoza.

Kaj je P+R?

P+R (»Park and Ride«, parkiraj in presedi) so parkirišča, ki so v svojem delovanju tesno povezana v sistem javnega potniškega prometa, tako da ga naredijo uporabnega tudi za del prebivalcev, ki sicer nima dovolj dobrega dostopa do postajališč. Parkirišča se običajno nahajajo v predmestjih ali na zunanjih robovih velikih mest.




Z VLAKOM PREPROSTO ZATO, KER JE LEPO...

Poti vlakov vodijo do številnih prelepih in znamenitih krajev. Takšno potovanje ponuja veliko ugodnosti, z vozovnico za vlak pa lahko uveljavljate tudi do 50 odstotkov popusta na kovanje, nočitve ali ogled znamenitosti v različnih krajih pri nas. Med številnimi ponudbami v notranjem in mednarodnem prometu se vedno najde takšna, ki bo najboljša za izlet z vlakom. V Sloveniji so številni zanimivi kraji dobro povezani z vlaki. Naj omenimo le številna termalna kopališča. Vabijo pa tudi številni kraji z bogato zgodovino in številnimi zgodovinskimi znamenitostmi, kot so Celje, Ljubljana in Ptuj. Tu so še slovenska obala in naša jezera. Zanimivih krajev, ki jih morda celo že poznate, a jih nikoli niste obiskali z vlakom, pa je gotovo še precej več.

Obiščite Škocjanske jame – z vlakom se zapeljite do Divače, naprej pa z avtobusom, ki je za potnike Slovenskih železnic brezplačen. Kanjon marsikaterega obiskovalca preseneti s svojo lepoto, v parku Škocjanske jame pa nudijo raznovrstna kulinarčna doživetja. Z vlakom se lahko odpravite na **ogled Parka vojaške zgodovine Pivka**, ki bo zanimiv predvsem za otroke, saj muzej nudi vpogled v zgodovino. Na moč privlačna je pot z vlakom do **Postojnske jame**, ki je biser med svetovnimi jamami. Z vlakom do Kopra se lahko odpravite **na slovensko obalo**, saj vlaki vozijo v Koper vsak dan.

Dobra izbira za izlet z vlakom sta prav tako **Blejsko in Bohinjsko jezero**. Za preživetje prostega časa v Bohinju vas vlak pripelje do Bohinjske Bistrice, od koder vas brezplačni avtobus popelje do Bohinjskega jezera, slapa Savice in do spodnje postaje vzpenjače **na Vogel** – poleti na izlet, pozimi pa na smučanje. V hotelu Bohinj Park EKO lahko z vozovnico za vlak uveljavljate popuste pri nočitvi ali za **kovanje v vodnem parku Bohinj**. Vlak vas pripelje tudi **do Ptuja, najstarejšega mesta pri nas**, kjer lahko obiščete Terme Ptuj ali pa se le sprehodite po starem mestnem jedru. Vlak vas pelje tudi **do številnih pohodniških izhodišč**, kot so Kum, Kal, Lisca, Golica, Sabotin, Soriška planina ali Vogel.



Še posebej zanimiva je ponudba različnih izletov za skupinska potovanja mladih do 26. leta, za potovanja vrtcev, šol, upokojenskih, planinskih in drugih društev.

Kontaktirajte izleti.skupine@slo-zeleznice.si, kjer vam bodo za vašo skupino sestavili izlet oziroma strokovno ekskurzijo po vaših željah.

Vsi potniki, ki boste med 3. in 31. januarjem 2021 potovali na relaciji Ljubljana–Kočevje oziroma obratno, lahko za prevoz z vlakom izkoristite 50-odstotni popust.

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in popustih, dobite na **spletnih straneh Slovenskih železnic**.



www.slo-zeleznice.si



potnik.info@slo-zeleznice.si



080 81 11

S kolesom na vlak

Za navdušene kolesarje so informacije, kako potovati s kolesom na vlaku, objavljene na posebni podstrani:

<https://potniski.sz.si/s-kolesom-na-vlak/>

Vlaki, s katerimi lahko prepeljete kolo, so v voznem redu označeni z ustreznim znakom.

Informacije dobite tudi v klicnem centru ali na spletni strani.

Cena prevoza kolesa je 1,5 evra, električnega kolesa pa 3,00 evre.

Vozovnice

Za vsakodnevna potovanja lahko izbirate med splošnimi abonentskimi in pavšalnimi vozovnicami. Z abonentsko splošno vozovnico lahko v izbranem obdobju vsak dan neomejeno potujete na svoji izbrani relaciji. Pavšalna vozovnica pa je idealna za vse, ki si želite neomejeno potovati po vsej Sloveniji.

Kar 4 mesece brezplačno

Pri nakupu splošne abonentske vozovnice za daljše obdobje veljajo naslednji popusti:

- letna abonentska vozovnica: plačate 8 mesečnih vozovnic, vozite se pa kar 12 mesecev;
- polletna abonentska vozovnica: plačate 5 mesečnih vozovnic, vozite se pa 6 mesecev.

S svojo vozovnico lahko uveljavljate tudi številne ugodnosti pri nekaterih ponudnikih.





Uporabni nasveti

Subvencionirana vozovnica je vozovnica, ki je cenejša za višino subvencije, ki jo dodeli pristojno ministrstvo. V železniškem prometu so subvencionirane šolske mesečne, letne in polletne vozovnice ter potovanja vojnih veteranov in invalidov, pa tudi slepih in slabovidnih ter mišičnih distrofikov.

Za pridobitev subvencionirane vozovnice potrebujete veljavni osebni dokument, izpolnjeno in potrjeno vlogo za izdajo subvencionirane vozovnice, brezkontaktno čip kartico IJPP (integrirani javni potniški promet) iz preteklega šolskega leta. Če kartice IJPP še nimate, jo prejmete ob prvem nakupu na blagajni na železniški postaji. Pravila za nakup subvencionirane vozovnice za upravičence subvencioniranega prevoza se lahko spreminjajo z novim šolskim letom, informacije so objavljene na spletni strani Slovenskih železnic.

In še nekaj:

ZA DRUŽINE:

Družine lahko pri skupnem družinskem potovanju uveljavljajo družinski popust. Za družinsko potovanje se šteje, če potuje najmanj ena oseba, starejša od 12 let, in en otrok do 12 let, vendar skupaj največ 5 potnikov.

ZA SENIORJE:

Upokojenci lahko za **medkrajevni** potniški promet pridobijo brezplačno vozovnico, ki velja eno leto in vključuje avtobusni in železniški promet. Za pridobitev te vozovnice, lahko obrazec za oddajo vloge dobijo na vseh avtobusnih in železniških postajah. Več informacij je na voljo na spletu: <https://www.gov.si/zbirke/storitve/pridobivanje-brezplacne-vozovnice-javnega-medkrajevnega-potniskega-prometa/>

ZA VSE:

Za določene prireditve velja, da Slovenske železnice po dogovoru z organizatorji omogočajo poseben popust. Ob nakupu vozovnice preprosto predložite vstopnico za prireditve in preverite, ali lahko pri nakupu vozovnice za vlak uveljavite popust.

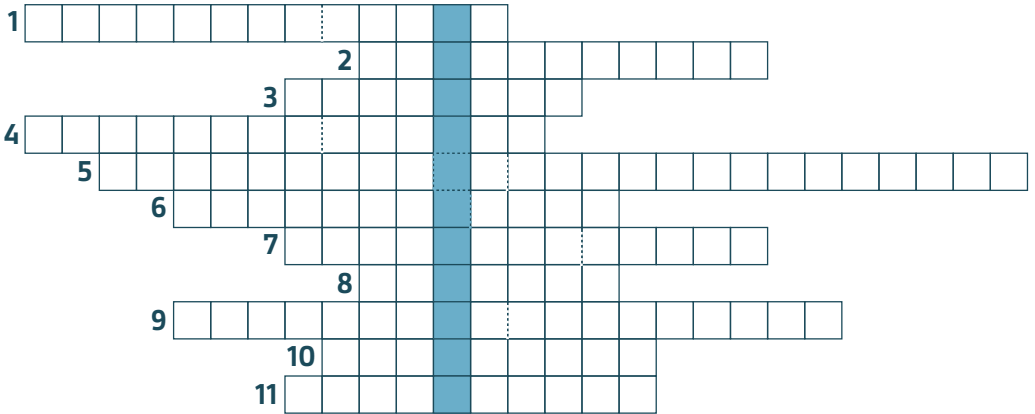
ZA MLADE :

Mladi od 12. do 26. leta si lahko pridobijo SŽ-kartico ugodnosti za mlade. Z njo potujejo z vlaki po Sloveniji s 30-odstotnim, na Hrvaško s 50-odstotnim popustom, v tujino pa s 15-odstotnim popustom v 1. ali 2. razredu vseh vrst vlakov.

ZA VOJNE INVALIDE:

Vojnim invalidom in vojnim veteranom pripada posebna ugodnost pri potovanju z javnim prometom po veljavni zakonodaji. Ugodnost velja za potovanje v 2. razredu lokalnega potniškega vlaka. Za potovanje z vlakom višje vrste je treba plačati dodatek.

Nagrada križanka



- 1 Pogovorno ime za železniško progo Grosuplje–Kočevje
- 2 Oseba, ki upravlja vlak
- 3 Po približno koliko letih bo na kočevski progi ponovno vzpostavljen potniški promet
- 4 Promet, namenjen prevozu ljudi
- 5 Institucija, zadolžena za gradnjo in nadgradnjo železniških prog
- 6 Opozorilni prometni znak, ki stoji pred nezavarovanim križanjem ceste in železnice
- 7 Motor, ki poganja lokomotivo na ne-elektificiranih progah
- 8 Znamka novih vlakov, ki bodo kmalu vozili po slovenskih tirih
- 9 Upravljavalec javne železniške infrastrukture
- 10 Naprava, ki varuje železniški prehod
- 11 Vlečno tirno vozilo z lastnim pogonom za vleko vlakov

Izpolnjeno nagradno križanko pošljite po navadni pošti na naslov:

SŽ-Potniški promet d. o. o.,

Kolodvorska ulica 11, 1506 Ljubljana,

služba za prodajo in marketing, s pripisom: »nagrada križanka«.

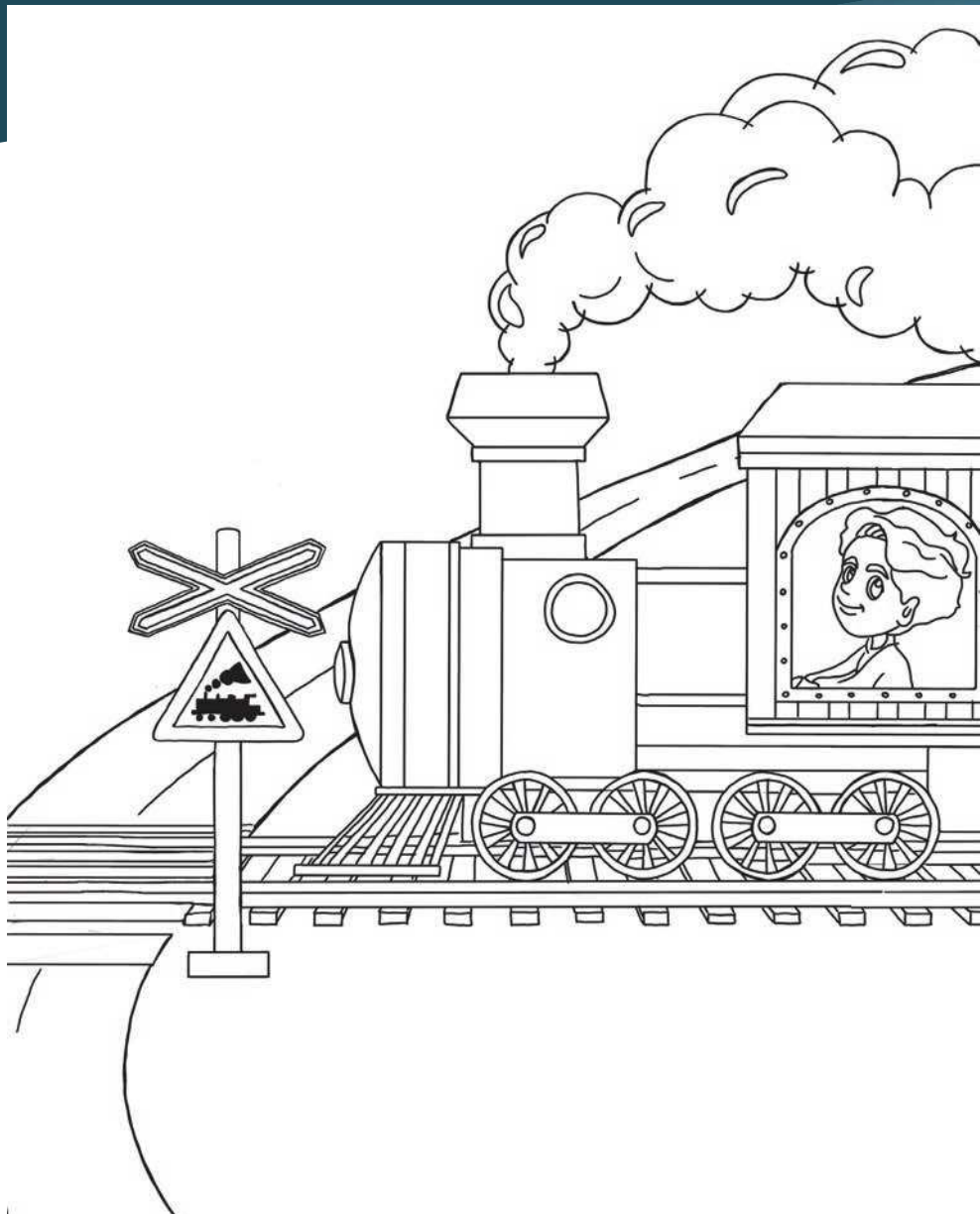
Izžrebane bodo naslednje nagrade:

- 1x brezplačna vozovnica za eno povratno potovanje v omrežju SŽ za celotno družino v 2. razredu vseh vrst vlakov (največ 5 oseb),
- 1x brezplačna vozovnica za eno povratno potovanje v omrežju SŽ za dve osebi v 2. razredu vseh vrst vlakov,
- 1x brezplačna vozovnica za eno povratno potovanje v omrežju SŽ za eno osebo v 2. razredu vseh vrst vlakov.

Natečaj se zaključuje 15. 1. 2021.

S sodelovanjem v nagradni križanki se strinjate s pravili nagradne igre, objavljenimi na spletni strani www.slo-zeleznice.si.

In še nekaj za najmlajše



KOLOFON

Pri pripravi brezplačne knjižice »Kočevska proga« so sodelovali: Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Slovenske železnice, Javna agencija RS za varnost prometa.

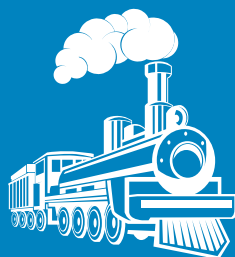
Fotografije: Miško Kranjec

Tisk: SŽ - Železniška tiskarna Ljubljana, d. d.

Izdala: Direkcija RS za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, Ljubljana, december 2020

Naklada: 16.000

Sličice previdno izrežite iz podlage in jih položite na mizo tako, da so obrnjene navzdol. Kdor odkrije največ parov, je zmagovalec!



Izreži sličice in igraj SPOMIN

