

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

**Pred nakupom novih potniških motornih garnitur
Prvi kandidat se predstavi**

Potniški promet

Novi InterRail

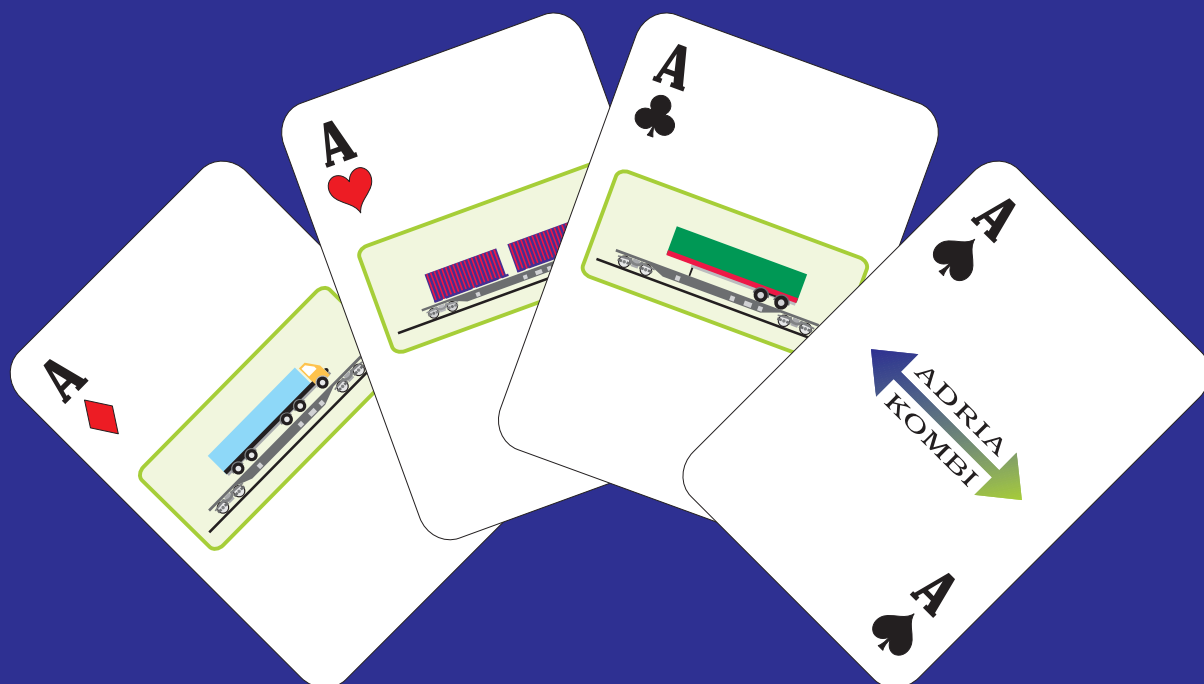
Tovorni promet

**Raziskava zadovoljstva uporabnikov s spletnim
portalom e-Tovorni promet**

Intervju

**Novi generalni direktor mag. Peter Puhan
Slovenske železnice so lahko uspešno podjetje**

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA
TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290
E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI
WWW.ADRIAKOMBI.SI



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@sl-lo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Dario Cortese, Daniel Ursprung, arhiv SŽ, arhiv Kobilarna Lipica, arhiv Škocjanske jame. • tisk: DNK d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 25. aprila.



Aktualno

Slovenske železnice se pripravljamo na nakup novih vlakov in potniških vagonov, s katerimi bi nadomestili dotrajane zmogljivosti, med katerimi so nekatere stare več kot tri ali celo do štiri desetletja. Prvi se je na slovenskih progah predstavil vlak Minuetto podjetja Alstom.



Potniški promet

Potniki v mednarodnem prometu smo 1. aprila 2007 dobili prenovljeno ponudbo Inter Rail, obenem pa se poslovili od ponudbe Euro Domino. Letos sta ponudbi dobili skupno tržno ime – InterRail – in novo obliko.



Potniški promet

Pred nami so prve letošnje mini počitnice, ki kar vabijo, da se odpravimo v sicer časovno oddaljene, vendar vseeno bližnje kraje.



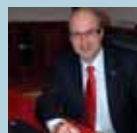
Tovorni promet

Ker smo želeli ugotoviti, kako so uporabniki zadovoljni s storitvami e-Tovornega prometa, smo se odločili za raziskavo zadovoljstva uporabnikov.



Tovorni promet

Z uvajanjem interoperabilnost na področju telematskih aplikacij za podporo tovornemu prometu želi Evropska komisija povečati kakovost in produktivnost železniškega transporta.



Intervju

Mag. Peter Puhan, donedavna član uprave podjetja Metal Ravne, je v začetku aprila prevzel vodenje našega podjetja. Že nekaj dni po imenovanju smo ga prosili za pogovor, v katerem je opisal svoje poglede na stanje in prihodnost podjetja.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

1

Veliki izzivi

Prvi april nam je prinesel spremembo na čelu našega podjetja. Na ta dan je namreč delovno mesto generalnega direktorja prevzel mag. Peter Puhan, ki ga je 15. marca izmed osmih kandidatov izbral naš nadzorni svet.

Novi generalni direktor je bil do imenovanja član posloводства železarskega podjetja Metal Ravne, kjer je bil odgovoren za ekonomiko in finance. Delovne izkušnje pa si je pred tem nabiral na različnih področjih – od industrije do javne uprave. Med drugim je delal v borzni hiši Poteza in v Steklarni Hrastnik ter kot direktor direktorata za notranji trg na gospodarskem ministrstvu.

V podrobnem programu razvoja Slovenskih železnic, ki ga je predložil ob kandidaturi, je mag. Puhan zapisal, da imamo Slovenske železnice vse možnosti, da postanemo uspešno podjetje. Kot ključne dejavnike za doseganje tega cilja je postavil prenovljeno zakonodajo, ki povezuje Slovenske železnice, razvoj železniških prog na petem in desetem koridorju, investicije v posodabljanje na področju infrastrukture, tovornega in potniškega prometa, v voznem parku in v vodenju prometa in vzpostavljanje logističnih centrov. K tem dejavnikom pa prišteva še izboljšanje storitev, izkoriščanje rasti gospodarstva, rast prometa ter nenazadnje notranje rezerve v sistemu.

Ob pregledu razvojnega programa in prvih stikih z novim generalnim direktorjem hitro postane očitno, da se je dela na Slovenskih železnicah lotil z zvrhano žlico dobre volje in optimizma. Hkrati pa tudi takoj pove, da se zaveda težavnega položaja podjetja, katerega vodenje je prevzel. Zastarel vlečni in vozni park ter infrastruktura, kljub vse več delu prenizki prihodki in previsoki stroški so med problematičnimi področji, ki jih omenil tudi v intervjuju za tokratno Novo progo.

»Glavni motiv je velikost izziva. To je zame največji izziv v življenju,« je svojo odločitev, da se usede na stol generalnega direktorja, že takoj po imenovanju komentiral mag. Puhan. Glede na velikost in kompleksnost slovenskega železniškega sistema, ki se mu bo kmalu ponovno pridružilo še upravljanje javne železniške infrastrukture, je ta izziv res velik, vse večji. Pri spopadanju z njim bodo novemu generalnemu direktorju gotovo dodobra pomagale njegove bogate izkušnje. Te si je nabiral tako v strogo tržno usmerjenih gospodarskih podjetjih kot v javni upravi, kjer je dejavno sodeloval tudi pri pripravi novega zakona o gospodarskih družbah. Prav razmerje med tržnim in javnim, med kapitalom in socialo, pa je eden od bistvenih dejavnikov, ki določajo delo Slovenskih železnic.

45,1 milijonov evrov za posodobitev JŽI

Javna agencija za železniški promet (AŽP) je dne 4. aprila 04.2007 s konzorcijem, ki ga vodi avstrijski Siemens, podpisala pogodbo za posodobitev signalno varnostnih in telekomunikacijskih naprav na progi Pragersko-Ormož. Investicija spada med prioritete investicije na slovenski železniški infrastrukturi, gre pa za del V. koridorja. S posodobitvijo signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav na progi Pragersko-Ormož se bo prepustnost proge povečala s sedanjih 52 na 78

vlakov na dan. K takšni prepustnosti proge bodo pripomogla tudi gradbena dela na istem odseku, za katera je AŽP podpisala pogodbo decembra lani. Dela se bodo začela takoj, končana pa naj bi bila v dveh letih. Glavna dela bodo potekala na sedmih postajah, kjer bodo vgrajene nove elektronske postavljalnice. To so postaje Kidričevo, Cirkovci, Ptuj, Moškanjci, Cvetkovci, Ormož in Središče, na katerih bo mogoče lokalno vodenje prometa, prav tako pa bo možno promet na celotni progi voditi le iz enega

centra vodenja prometa, ki bo v Mariboru.

Poleg tega bosta potekali tudi nadgradnja telekomunikacijskih sistemov in graditev enotnega zmogljivega podatkovnega sistema. Sedem novih avtomatskih progovnih blokov bo povečalo prepustnost proge, saj se bo lahko med dvema postajama hkrati več vlakov. Predvidena je tudi postavitve sistema SCADA kot daljinskega sistema za prenos ukazov in javljanj za nevarnostne sisteme.

V sklopu projekta se bo šest nivojskih prehodov ki so zazna-

movani z Andrejevim križem, ukinilo in se s povezovalnimi cestami navezalo na sosednje zavarovane nivojske prehode, štiri nivojske prehode, ki so sedaj zaznamovani z Andrejevim križem, pa se bo zavarovalo z elektronsko napravo s cestnimi signali in polzapornicami. Poleg tega se bo 19 nivojskih prehodov, ki so sedaj zavarovani s cestnimi signali in polzapornicami krmiljenih z relejno tehniko ali pa jih upravlja prometno osebje (mehanske zapornice) nadomestilo z novimi elektronskimi napravami.

Pred nakupom novih potniških motornih garnitur

Prvi kandidat se predstavi



Alstomov Minuetto se je 27. marca predstavil na povratni vožnji med Ljubljano in Celjem.

Slovenske železnice se pripravljamo na nakup novih vlakov in potniških vagonov, s katerimi bi nadomestili dotrajane zmogljivosti, med katerimi so nekatere stare več kot tri ali celo do štiri desetletja. Prvi se je na slovenskih progah predstavil vlak Minuetto podjetja Alstom. Z njim so se konec marca od Ljubljane do Celja in nazaj peljali strokovnjaki Slovenskih železnic, gostje in novinarji več kot desetih medijskih hiš. Predvidoma se bodo predstavili še podobni vlaki proizvajalcev Stadler, Bombardier in Siemens.

Investicijski program obsega 20 motornih garnitur in 30 potniških vagonov. S to investicijo želimo posodobiti in razširiti obstoječi vozni park s konku-

renčnimi in potnikom prijaznimi voznimi sredstvi, doseči večjo konkurenčnost nacionalnega operaterja na prihodnjem liberaliziranem trgu in ponuditi boljše kakovost potniških storitev v notranjem in mednarodnem prometu.

Predvidena skupna vrednost investicije znaša 160,64 milijona evrov, financirana bo s krediti domačih poslovnih bank (45 odstotkov), Eurofime (50 odstotkov), 5 odstotkov pa iz lastnih sredstev. Če bo mogoča uvrstitev v nacionalne razvojne programe, bo mogoče pridobiti tudi sredstva Evropske unije, načrtovana za obdobje 2007-2013. Podpis pogodbe za nabavo novih voznih sredstev je predviden v prvi polovici leta 2008, prve dobave načrtujemo za leto 2009.

Odločamo se o nabavi novih motornih garnitur potniškega

prometa ter vagonov, ki bodo vozili na glavnih progah V. in X. koridorja. Trenutno vozi po slovenskih progah še sedem Gomulk, ki so stare več kot trideset, nekatere pa celo več kot štirideset let. Z uvedbo novih hitrih vlakov z nagibno tehniko EMG 310 Pendolino in novih primestnih vlakov EMG 312 Desiro se je sicer stanje na področju železniškega potniškega prometa na glavnih progah po letu 2000 precej izboljšalo. Občutno se je zmanjšala povprečna starost elektromotornih garnitur in povečala kakovost prevoza potnikov.

Z nabavo novih voznih sredstev pa se bo kakovost storitev v železniškemu potniškemu prometu še bistveno povečala. Predvsem je to pomembno zaradi odprtja trga mednarodnim prevoznikom v prihodnosti. Zato so nujna sodobna in kako-



Osebna izkaznica vlaka Minuetto

Minuetto je izdelek podjetja Alstom, zasnovan posebej za italijanskega železniškega operaterja Trenitalia. Pod tem imenom vozijo električne in dizelske garniture iz Alstomove družine vlakov z imenom Coradia, ki so jih razvili prav kot odgovor na vse večje povpraševanje po vlakih za medmestni prevoz. Največja hitrost, ki jo vlak doseže, je 160 kilometrov na uro. Od leta 2001 so za italijanski trg izdelali 231 vlakov vrste Minuetto šestim različnim italijanskim železniškim operaterjem, kar potrjuje uspešnost teh vlakov v medmestnem prometu. Posamezne sestavine teh garnitur Alstom izdeluje v šestih evropskih mestih – po eno v Nemčiji in Belgiji, štiri pa v štirih italijanskih mestih. Minuetto je v celoti oblikoval Giorgetto Giugiaro. Notranjost je zasnovana brez stopnic, s klančinami, ki olajšujejo gibanje potnikov, deset odstotkov sedežev je zasnovanih za potnike z zmanjšano gibljivostjo. Na tem vlaku je prostora za 300 potnikov. Vsa notranja oprema je takšna, da kar se da olajša gibanje potnikov v vlaku, zaradi večje pretočnosti so potrebni krajši postanki na postajah, vlak daje občutek prostornosti in večjega udobja, kar vpliva na njegovo priljubljenost pri potnikih. Sodobni video nadzorni sistem omogoča hitrejšo in bolj učinkovito ukrepanje ob izrednih dogodkih, olajša odločanje strojevodje ali operaterja v kontrolnem centru v takšnih razmerah, hkrati pa povečuje pri potnikih občutek varnosti. Na vlaku je mogoče uporabljati priključke za telefone in osebne računalnike, predviden je prostor za prevoz koles in smuč, vlaki te vrste so seveda klimatizirani hrup pri najvišjih hitrosti pa ne presega 66 decibelov. 52 metrov dolgi vlak ima na vsaki strani tri široka avtomatska vrata, ena od njih imajo posebno klančino, po kateri lahko na vlak brez težav vstopajo potniki na vozičkih za invalide. Določeni deli vlaka so nizkopodni, tudi stranišče je zasnovano tako, da ga lahko uporabljajo tudi invalidi.

vostna vozna sredstva, ki bodo zadostila vedno večjim zahtevam potnikov. Načrtovana investicija bo tudi ugodno vplivala na okolje, saj predpostavljamo, da bodo novi vlaki in sodobni vagoni pritegnili dotedanje uporabnike cestnega prometa, ki se bodo preusmerili s ceste na železnico. Tako bi se tudi bistveno zmanjšali eksterni stroški in onesnaževanje okolja, ki jih povzročata cestni promet. Delež železniškega potniškega prometa v vseh prometnih panogah javnega potniškega prometa (brez upoštevanja mestnega avtobusnega prevoza) znaša skupaj 28 odstotkov glede na število prepeljanih potnikov. Ta delež se v zadnjih letih povečuje na račun zmanjševanja števila

potnikov v javnem cestnem prometu. Glede na opravljeno delo v potniških kilometrih, vključno z mestnim avtobusnim prevozom, pa je delež železnice v javnem potniškem prometu višji in znaša tretjino. Razlog za to so daljše povprečne prevozne poti na potnika v železniškem prometu. V primerjavi s preteklimi leti je število prepeljanih potnikov v železniškem potniškem prometu v obdobju od leta 2000 do leta 2005 povprečno raslo za skoraj odstotek na leto, število opravljenih potniških kilometrov pa se je v tem obdobju letno povprečno povečalo za okrog 2 odstotka. Takšno povečevanje števila potnikov je predvideno tudi v prihodnjih letih, a le ob nakupu novih voznih sredstev.

Free to explore Europe

Novi InterRail

Storitev in cena v mednarodnem prevozu, tako kot pri drugih storitvah, vplivata na odločitev strank, kam odpotovati, s katerim prevoznim sredstvom, kdaj in kolikokrat potovati. V prid odločitve za potovanje z vlakom govori kar nekaj dejstev – dostopnost postaj, razvejana in gosta mreža železniških prog, rednost prevozov, visoka raven kakovosti storitve in varnost – idealno za spoznavanje mest in držav na evropski celini, kajti vlaki vozijo prav do mestnih središč. Za vlak velja, da je pisan na kožo sodobnemu in radovednemu popotniku, ki rad navezuje stike z drugimi narodi in kulturami. Takšnemu potniku sta namenjeni mrežni vozovnici Inter Rail in Euro Domino. Vozovnice Inter Rail so zelo priljubljene pri mladih do 26. leta, po vozovnicah Euro Domino pa posegajo predvsem starejši od 26 let.

Potniki v mednarodnem prometu smo 1. aprila 2007 dobili prenovljeno ponudbo Inter Rail, obenem pa se poslovili od ponudbe Euro Domino. Gre za ponudbi, ki sta generacijam mladih in mladih po srcu omogočili razmeroma ugodno potovanje z vlakom po Evropi, Maroku in Turčiji. Letos sta ponudbi dobili skupno tržno ime – **InterRail** – in novo obliko.

Spremembo ponudbe Inter Rail in Euro Domino in njuno združitve v okrilje enotne blagovne znamke InterRail so narekovale spremembe na trgu prevoznih storitev in konkurenca nizko cenovnih letalskih prevoznikov. Nova ponudba InterRail združuje elemente dosedanje vozovnice Inter Rail Global Pass in Euro Domino vozovnic ter velja v 30 državah. InterRail je po svoji zgradbi sedaj bolj podoben uspešni ponudbi Eurail, ki



se prodaja na čezmorskih tržiščih (Amerika, Azija, Avstralija, Afrika). Prav prilagodljivost in sprejemljive cene so botrovale izjemnemu uspehu ponudbe Eurail, ki je tako postala pozitivni zgled za oblikovanje in prenavo ponudb InterRail in Euro Domino. Članice skupnosti Inter Rail in Euro Domino so se septembra 2005 odločile za združitve obeh ponudb v enovito ponudbo InterRail s 1. aprilom 2007.

Sistem con vozovnic (A, B, C, D, E, F, G in H) je ukinjen,

ponudba pa ne velja več za področje Maroka in Rusije, ki je sicer do sedaj sodelovala samo v ponudbi Euro Domino. Novost je tudi možnost izbire med »flexi« ali »kontinuiranimi« vozovnicami. Flexi vozovnice veljajo za določeno število potovalnih dni v izbranem obdobju veljavnosti vozovnice. Flexi vozovnice so v ta namen opremljene z dodatnim listom – koledarjem – v katerega potnik vpiše dneve potovanja. Kontinuirane vozovnice omogočajo potniku, da lahko

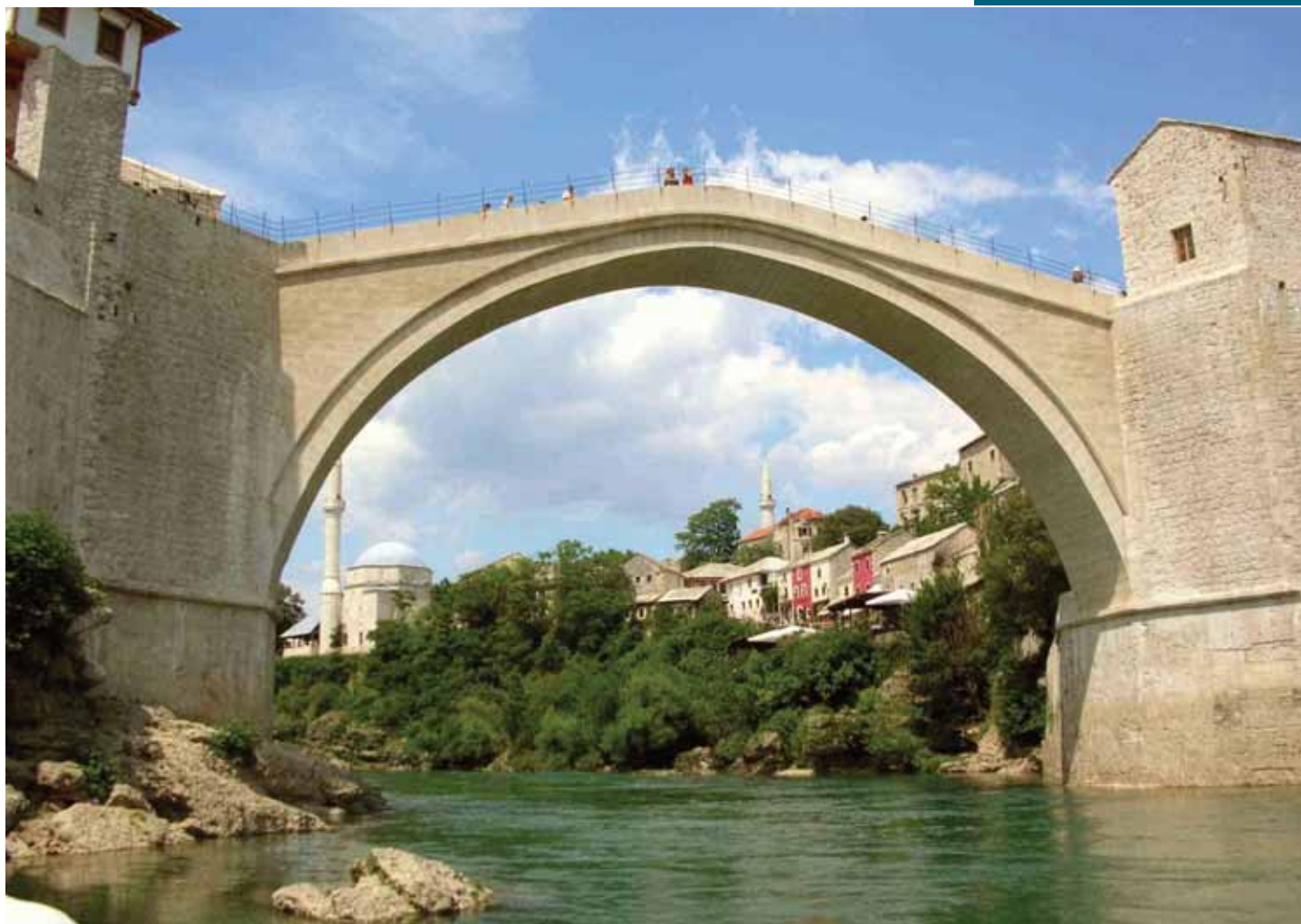
potuje vsak dan v določenem obdobju veljavnosti vozovnice. InterRail obsega dve vrsti vozovnic:

- **InterRail Global Pass**, ki omogoča potovanje po progah vseh članic ponudbe. Flexi vozovnice veljajo za 5 potovalnih dni v 10 dneh oziroma 10 potovalnih dni v 22-dnevnom obdobju veljavnosti vozovnice, kontinuirane vozovnice pa veljajo 22 dni ali 1 mesec.
- **InterRail One Country Pass**, ki omogoča potovanje po progah posamezne države. Vozovnice so flexi vozovnice in omogočajo 3, 4, 6 ali 8 potovalnih dni v enem mesecu. Države so razvrščene v štiri cenovne skupine. Posebnost je vozovnica InterRail GREECE PASS, ki omogoča potovanje po Grčiji, vozovnica InterRail GREECE PLUS PASS pa velja tudi za potovanje s pomorsko družbo Attica.

Ponudba InterRail omogoča potniku večjo prilagodljivost pri izbiri ciljev potovanja (ena ali več držav), obdobja veljavnosti in števila potovalnih dni. Z vozovnico InterRail lahko potniki uveljavijo popuste pri Bonus partnerjih ponudbe InterRail, in sicer pri:

- nekaterih pomorskih prevoznikov (od 20 do 50 odstotkov),
- zasebnih železniški prevoznih podjetjih (50 odstotkov),
- transportnih in drugih muzejih (nekateri nudijo celo brezplačen vstop).

Cene vozovnic si lahko ogledate na spletu http://www.slozeleznice.si/sl/mednarodni_promet/vozovnice_in_popusti/mrezne_vozovnice/interrail/ Plačilo dodatkov velja za določene vlake višjega ranga.



Mostar je mesto z značilno mediteransko klimo, obdano s čudovitimi gorami. Ta »biser Hercegovine« je prav gotovo vreden ogleda.

1. maj je pred vrati

Po poteh...?

Pred nami so prve letošnje mini počitnice, ki kar vabijo, da se odpravimo v sicer časovno oddaljene, vendar vseeno bližnje kraje.

Svojo pot »spominov in ...« ali odkrivanja novih krajev lahko začnete v Sarajevu, mestu, za katerega navadne besede niso dovolj – treba ga je doživeti. Staro mestno jedro z Baščaršijo – srce mesta, Begovo džamijo, staro in novo pravoslavno cerkvijo, ogledajte si židovsko sinagogo, katedralo, sahat kulo, staro mestno hišo, Bezistan in naprej po Ferhadiji do »vječne vatre«. Po celodnevni poti boste gotovo

lačni, potešitev lakote v Sarajevu pa ni težavna. Vsa Baščaršija je posuta s čevabdžinicami in burekdžinicami, kjer boste dobro, hitro in poceni jedli.

Direktnega vlaka do Sarajeva sicer še ni, vendar je zveza s samo enim prestopom v Zagrebu kar enostavna in ne povzroča preglavic, saj je pol ure med prihodom vlaka iz Slovenije in odhodom vlaka iz Zagreba v Sarajevo oziroma Ploče dovolj časa za prestop. Odhod vlaka 297 iz Ljubljane je ob 6.15, prihod v Zagreb ob 8.34, prestop na vlak 397, odhod iz Zagreba ob 8.57, prihod v Sarajevo ob 18.05.

Ko boste v trgovinicah na Baščaršiji ali kje drugje potrošili še zadnje konvertibilne marke, se polni novih spominov in doživetij lahko odpeljete naprej v Mostar. Z vlakom se iz Sarajeva odpravite ob 18.20, v Mostar boste prispeli ob 20.41, potem pa imate čas za namestitev in krajši sprehod po mestu. Drugi dan se lahko odpravite v raziskovanje mesta, ki mu pravijo biser Hercegovine. Spoznali boste mesto ob smaragdno zeleni reki Neretvi, z značilno mediteransko klimo, obdano s čudovitimi gorami. Verjamemo, da ne boste šli mimo simbola Mostarja – kamnitega mostu, ki

kljub »nečastitljivi« starosti jemlje dih. Obnovljeni most je priča tako nekdanje slavne zgodovine kot nesmiselnosti vojne v novejši, nam vsem znani »zgodovini«. Domov se bo treba vrniti z vlakom 396, ki odpelje iz Mostarja ob 7.53, prihod v Zagreb je ob 19.47, prestop na vlak 296, ki odpelje iz Zagreba ob 21.05, prihod v Ljubljano ob 23.28. Povratna vozovnica za potovanje v 2. razredu iz Ljubljane do Sarajeva in nazaj vas bo, če potujete kot posameznik, stala 60,80 evra, v skupini 6 oseb in več pa boste za povratno potovanje odšteli 53,20 evra.

Potniški promet

Obisk glavnega mesta Makedonije – Skopja vedno znova obudi spomine na njegovo zgodovino, polno pretresov. Kar trikrat so ga razdejali tudi potresi, pa se je vedno dvignilo kot feniks iz pepela. Danes se v mestu prepletata staro in novo: mestna trdnjava, džamija Mustafa Paše, cerkev Sv. Spasa, stara tržnica z ozkimi uličicami, stare turške terme Daut Paša Amam (danes muzej), kamniti most, sodobno mestno središče, mestni muzej (nekdanja stara železnica) ... Iz Ljubljane se lahko v Skopje odpravite z direktnim vlakom Olympus, ki odpelje ob 21.05 ter prispe v Skopje ob 15.34. Iz Skopja se odpravite v Ohrid, ki je poln kulturnozgodovinskih znamenitosti: pristanišče, stara čaršija, cerkev Sv. Sofije, Sv. Jovan Kaneo, Sv. Kliment, Klimentova univerza, Samuelova trdnjava, galerija ikon in še kaj. Potem pa še na Ohridsko jezero – po nekaterih pričevanjih je to najstarejše jezero na svetu. Ohridsko jezero si lahko ogledate na dva načina: z avtobusom ob jezeru ali še bolje z ladjo po jezeru do samostana Sv. Naum, ogled cerkve in izvirov reke Drim. Domov se lahko vrnete prav tako



Ohrid je poln kulturnozgodovinskih znamenitosti.

z vlakom Olympus, ki odpelje iz Skopja ob 12.08, prihod v Ljubljano je ob 8.32. Povratna vozovnica za potovanje v 2. razredu iz Ljubljane do Skopja in nazaj vas bo, če potujete sami, stala 117,80 evra, v skupini najmanj šestih oseb pa boste za povratno potovanje odšteli 89,20 evra. Z vozovnico City Star SŽ–MŽ je potovanje še cenejše – povratno potovanje v 2. razredu, če potuje 5 oseb, stane na osebo le 73,32 evra. Vozovnice po ponudbi City Star SŽ–MŽ veljajo en mesec, potovanja pa so dovoljena vse dni, brez časovnih omejitev. Če vas ne mika, da vas »vozi vlak v daljave«, se lahko odločite za

krajši izlet v Pulj. Vlak je sedaj že »udomačen«, v času prvomajskih počitnic bo vozil od 26. aprila do 2. maja, v poletni sezoni pa bo vozil vsak dan od 23. junija do 26. avgusta. Vlak bo odpeljal iz Ljubljane ob 7.10. Prihod v Pulj je predviden ob 11.16, vrnitev iz Pulja je ob 18.02, prihod v Ljubljano ob 22.19. Tudi potniki s štajerskega konca imajo povezavo s tem vlakom – z regionalnim vlakom 605 ob 3.50 iz Maribora in 4.50 iz Celja, prihod v Ljubljano ob 6.16, ob vrnitvi pa z regionalnim vlakom 604 – odhod iz Ljubljane ob 22.25, prihod v Celje ob 00.00, prihod v Maribor ob 00.59.

Pri potovanju v Pulj lahko izkoristite enega od ugodnih popustov za potovanje. Če potujete kot posameznik in ste stari do 26 let, je vsekakor najbolj ugodno, da izkoristite popust s kartico SŽ EURO<26. Povratna vozovnica za potovanje v 2. razredu s popustom na osnovi kartice SŽ EURO<26 vas bo za relacijo Ljubljana–Pulj in nazaj stala le 26,40 evra, za potovanje iz Celja v Pulj in nazaj boste odšteli 36,40 evra, za potovanje iz Maribora v Pulj in nazaj pa 44,20 evra. Potovanje z vozovnico City Star SŽ–HŽ je še cenejše, vendar za to vozovnico veljajo določena pravila – v odhodu ni omejitev, vrnitev pa je mogoča šele od polnoči prve nedelje po začetku veljavnosti vozovnice. Otroci v starosti 6 do 15 let v spremstvu staršev ali starih staršev potujejo brezplačno. Za povratno potovanje v 2. razredu z vozovnico City Star SŽ–HŽ boste, če potuje pet oseb, plačali 24 evrov na osebo, ne glede na to, ali potujete iz Maribora, Celja ali Ljubljane. Za potovanje šestih oseb ali več pa vsekakor izkoristite 40-odstotni popust za potovanje skupin. Z njim boste za povratno potovanje iz Ljubljane v Pulj odšteli 22,40 evra, potniki iz Celja boste plačali 31,20 evra, iz Maribora pa 37,80 evra. Vse podrobnejše informacije lahko dobite na železniških postajah, informacije lahko pridobite tudi na spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si ali informacije.mb@slo-zeleznice.si



Če vas ne mikajo daljše vožnje, se lahko odločite za krajši izlet v Pulj.

Raziskava zadovoljstva uporabnikov s spletnim portalom e-Tovorni promet

Glavne lastnosti uspešne storitve prevoza blaga z informacijskega vidika so dejavno spremljanje pošiljk oziroma blaga, sposobnost stranki kadar koli posredovati informacijo o tem, kdaj bo pošiljka dostavljena naslovniku, in kar se da učinkovita delovna storilnost v celotni transportni verigi. Te cilje lahko dosežemo z uporabo poslovnih procesov, podprtih z ustreznimi informacijskimi sistemi, ki podpirajo delovanje celotne transportne verige na trgu prostega dostopa do železniškega omrežja. Del sodobnih gibanj informacijskega povezovanja udeležencev v transportni verigi smo tudi Slovenske železnice. Že marca 2003 smo uporabnikom storitev železniškega prevoza ponudili eno izmed prvih storitev elektronskega poslovanja – spremljanje gibanja vagonov in pošiljk po progah Slovenskih železnic. Pozneje smo uporabnikom ponudili še nekatere druge aplikacije (pregled arhiva pošiljk, dostop do podatkov priloge k računu, predpisi) oziroma so bile dopolnjene aplikacije za sledenje vagonov in pošiljk.

Ker smo želeli ugotoviti, kako so uporabniki zadovoljni s storitvami e-Tovornega prometa, smo se odločili za raziskavo zadovoljstva uporabnikov. Da bi lahko ugotovili, ali so rezultati v okviru pričakovanih, smo se odločili, da bo anketa potrdila splošno zadovoljstvo uporabnikov, če bo več kot 85 odstotkov anketirancev zadovoljnih s storitvami portala e-Tovorni promet. Enak pristop je uporabljen tudi pri ugotavljanju zadovoljstva uporabnikov s prevozno storitvijo (certifikat ISO 9001).

Zbiranje podatkov, vzorčenje in odziv

Oblikovali smo anketni vprašalnik, ki je bil sestavljen iz 11 vprašanj. Uporabniki so morali pri odgovoru na posamezno vprašanje opredeliti stopnjo zadovoljstva, stopnjo strinjanja z navedenimi trditvami (pri obeh vrstah vprašanj smo uporabili 7-stopenjsko Likertovo lestvico), izbrati enega izmed ponujenih odgovorov glede na vsebino vprašanja, opredeliti pomembnost posameznih vrst dokumen-

tov glede na to, koliko so ti za njih pomembni (razdelitev 100 točk med 5 vsebinskih sklopov aplikacije Prevozni pogoji in tarife) ter opisno izraziti svoje stališče. Anketni vprašalnik smo v izpolnjevanje pošiljali po e-pošti, tudi odgovore smo tako dobili v elektronski obliki (MS Excel).

Vseh registriranih uporabnikov portala e-Tovorni promet je 92, pri čemer portal, kljub temu, daje le v slovenskem jeziku, uporabljajo tudi uporabniki z drugega jezikovnega področja (nemški, italijanski). Za te uporabnike smo glede na njihove potrebe

po informacijah pripravili prevod ključnih pregledov podatkov, na osnovi katerih lahko tako poenostavljeno uporabljajo pripravljene aplikacije. Nismo pa teh uporabnikov portala anketirali, ker od njih ne bi dobili relevantnih odgovorov.

V anketo smo tako vključili vse tiste uporabnike portala, ki imajo sedež v Sloveniji ali v državah bivše Jugoslavije oziroma ki glede na dosedanje kontakte razumejo slovensko. Anketni vprašalnik smo posredovali 70 uporabnikom. Delež anketiranih podjetij glede na skupno



populacijo znaša 83 odstotkov. Anketni vprašalnik je vrnilo 25 anketirancev, kar pomeni 36-odstotni odziv. Glede na velikost uporabnikov naših storitev je bil delež vrnjenih vprašalnikov pri velikih uporabnikih 40 odstotkov, glede na pogostost uporabe e-Tovornega prometa pa je kar 72 odstotkov velikih uporabnikov vrnilo anketni vprašalnik. Uporabniki, ki so vrnilo anketne vprašalnike, so izvedli 90 odstotkov vseh poizvedb pri uporabi portala e-Tovorni promet ter naložili in razložili več kot polovico vsega na SŽ naloženega in razložena blaga. Tudi ta podatek rezultatom daje težo.

Kot velike uporabnike glede na prepeljano blago smo uvrstili uporabnike, ki na leto prepelejo več kot 10.000 ton blaga. Kot velike uporabnike glede na obseg uporabe portala e-Tovorni promet pa smo smatrali anketirance z več kot 500 poizvedbami na leto.

Rezultati raziskave

Uporabniki so svoje splošno zadovoljstvo s storitvami portala e-Tovorni promet vrednotili na sedemstopenjski lestvici, na kateri skrajna pola predstavljata popolno zadovoljstvo oziroma nezadovoljstvo, srednja vrednost (štiri) pa izpolnitev pričakovanj in s tem hipotetično mejo med zadovoljstvom in nezadovoljstvom.

Kar 92 odstotkov anketiranih uporabnikov je svoje zadovoljstvo ovrednotilo nad srednjo vrednostjo, zato domnevamo, da je enak delež uporabnikov na splošno zadovoljen s transportnimi storitvami Slovenskih železnic. Osem odstotkov anketirancev je svoje zadovoljstvo ovrednotilo s slabšo vrednostjo, pri čemer se noben od uporabnikov ni odločil za izbiro dveh možnosti skrajnega desnega pola, ki predstavljata popolno nezadovoljstvo. Srednja vrednost na sedemstopenjski lestvici je znašala 2,9, uporabniki so svoje zadovoljstvo na uporab-

	Pošiljka	Vagoni	Arhiv	CO
Elementi aplikacij				
Splošno zadovoljstvo	100%	89%	81%	89%
Zanesljivost	100%	95%	88%	89%
Odzivni čas	91%	95%	100%	89%
Časovna razpoložljivost	86%	79%	88%	89%
Kriteriji za iskanje	91%	89%	75%	...
Navodila za uporabo	95%	95%	100%	89%
Vsebinski obseg podatkov	91%	79%	75%	89%

ljeni lestvici največkrat označili z 2.

Uvedba nove storitve je relativno tvegana. Podjetja se pogosto kljub predhodnim analizam vprašajo, ali se bo storitev, ki jo bodo posredovali na trg, ujela s pričakovanji uporabnikov. Takšni dvomi so obkrožali tudi nas. Čeprav je bila storitev portala e-Tovorni promet izdelana glede na pobude uporabnikov železniške prevozne storitve, nas je zanimalo, ali je bil portal pripravljen v skladu s pričakovanimi uporabniki. Vsi uporabniki so se strinjali z izjavo, da je bila izvedba storitve boljša (izbrane ocene od 1-3: 84 %) ali v skladu s pričakovanji (ocena 4: 16 %). Uporabniki so največkrat uporabili oceno 3.

Zadovoljstvo uporabnikov je v lanskem letu pri večini uporabnikov storitev portala e-Tovorni promet transportnih ostalo nespremenjeno (60 %). Pri ostalih uporabnikih se je zadovoljstvo pri večjem deležu uporabnikov povečalo (36 %), le en uporabnik je manj zadovoljen s storitvijo.

Pri gradnji portala e-Tovorni promet smo domnevali, da bo poslovanje uporabnikov postalo enostavnejše in hitrejše ter se bo prav zato tudi transportna dejavnost pri uporabnikih poenostavila. Kar pri 88 odstotkih uporabnikov se je to potrdilo, le pri treh uporabnikih (12 %) se transportna dejavnost ni poenostavila.

Portal e-Tovorni promet je sestavljen iz več aplikacij. Anketiranci najbolj uporabljajo aplikacijo Pošiljka, pri čemer se je za najboljši oceni odločilo 74 odstotkov anketirancev. Le za 4 odstotke anketirancev je uporabnost aplikacije nizka (oceni

4 in 5). Drugi uporabniki so ocenili uporabnost z oceno 3 (22). Podobni rezultati so zabeleženi tudi pri aplikacijah Vagon in Predpisi. Nekoliko ločeno pa je potrebno opazovati rezultate pri aplikaciji CO (specifikacija k fakturi) ter Arhiv pošiljk. Pri obeh je bil dokaj velik delež odgovorov z oceno 3, kar nam da slutiti, da se uporabniki niso mogli odločiti glede uporabnosti aplikacije.

Storitev se pri uporabnikih izkaže za dobro šele, ko so uporabniki zadovoljni z vsakim njenim sestavnim delom. Zadovoljstvo uporabnikov, če šepa izvedba le enega izmed njenih sestavnih delov, pa lahko hitro upade, s tem pa tudi nakupi ali uporaba storitev. Kar 92 odstotkov uporabnikov, ki so odgovorili na to vprašanje, je zadovoljnih z reševanjem zapletov in težav, ki se pojavljajo pri uporabi internetnega portala e-Tovorni promet. Le dva uporabnika, ki sta odgovorila na vprašanje, sta svoje nezadovoljstvo ocenila z vrednostjo, ki je manjša od meje, ki ločuje zadovoljstvo od nezadovoljstva.

Na zastavljeno vprašanje, ali za spremljanje transporta uporabljajo tudi druge ponudnike, je odgovorilo 23 uporabnikov, pri čemer jih je polovica odgovorila, da uporabljajo tudi storitve tujega ponudnika.

Zadovoljstvo odjemalcev smo podrobneje merili tudi na ravni posameznih kriterijev. Ti so se nanašali na ključne vsebinske sklope, za katere menimo, da so ključni sestavni deli storitev portala e-Tovorni promet: splošno zadovoljstvo, zanesljivost, odzivni čas, časovna razpoložljivost, kriteriji za iskanje, navodila za uporabo ter vsebinski obseg podatkov. V tabeli so prikaza-

ni deleži anketirancev, ki so na sedemstopenjski lestvici zadovoljstvo s posameznim elementom ovrednotili kot pozitivno. Prikazani odstotki kažejo deleže anketirancev, ki so zadovoljni ali zelo zadovoljni z elementom železniške transportne storitve (ocena 1-4 na sedemstopenjski lestvici).

Za uporabnike so kritični predvsem časovna razpoložljivost podatkov pri aplikaciji Vagoni, splošno zadovoljstvo in kriteriji iskanja pri Arhivu pošiljk ter vsebinski obseg podatkov pri aplikacijah Vagon ter Arhiv pošiljk.

Uporabnike smo povprašali tudi po uporabi prevoznih pogojev in tarif, ki so brezplačno dostopni na spletnih straneh Slovenskih železnic. Uporabniki kot najpomembnejše navajajo splošne pogoje in tarife, sledijo pa jim mednarodne tarife. Nekoliko nižji odstotek pomembnosti uporabniki namenjajo spremenjenim dokumentom. To je morda nekoliko manj od pričakovanj, saj so uporabniki prav tako, poleg tarifno transportnih obvestil, obveščeni o spremembah, ki se seveda nanašajo nanje.

Zaključek

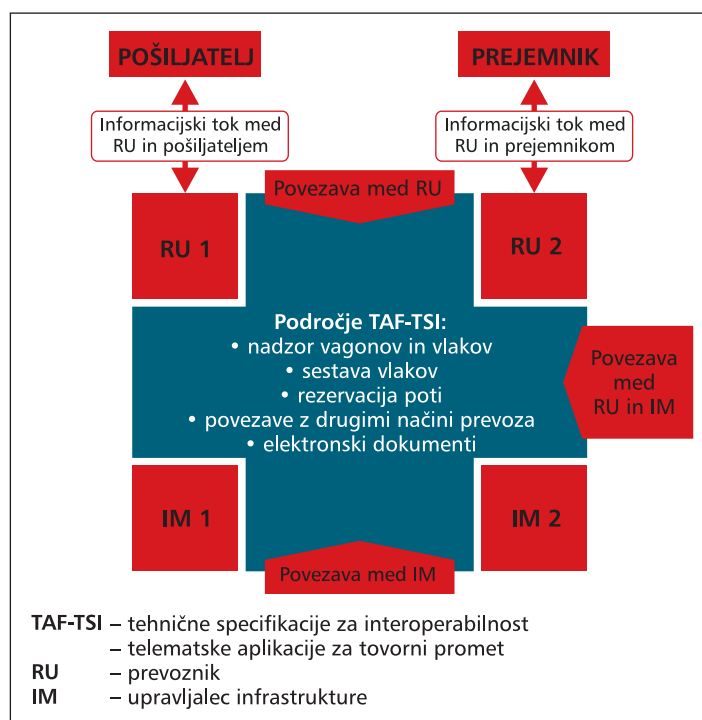
Analiza raziskave Zadovoljstvo uporabnikov s storitvami portala e-Tovorni promet nam je dala odgovore na zastavljena raziskovalna vprašanja, po drugi strani pa nam je tudi nakazala smernice nadaljnega razvoja portala s spremembo obstoječih aplikacij oziroma z razvojem novih. Še posebej je treba poudariti, da se uporaba portala povečuje ne glede na spremembo zadovoljstva uporabnikov s portalom ter da so s portalom zadovoljni tudi tisti uporabniki, ki niso poenostavili transportne dejavnosti. Seveda bomo rezultate raziskave uporabili pri prenovi portala e-Tovorni promet ter pri njegovi nadaljnji vsebinski in kakovostni širitvi, tako z vsebinskega kot tudi s kakovostnega vidika.

Tehnične specifikacije za interoperabilnost na področju telematskih aplikacij

Železniški tovorni promet ne raste enako hitro kot drugi nosilci kopenskega transporta ter ne sledi možnostim gospodarske rasti. Stranke si želijo predvsem zanesljiv čas prevoza, kakovost storitve, hitrost in ustrezno izmenjavo podatkov, ki jih lahko vsi udeleženci v logistični verigi uporabijo za optimizacijo procesov. Kot dopolnitev ukrepov, ki jih lahko uvedejo ponudniki storitev, je Evropska unija predpisala uvedbo tehničnih specifikacij za interoperabilnost na področju telematskih aplikacij za podporo tovrstnemu prometu (TAF TSI). S tem ukrepom želi Evropska komisija povečati kakovost in produktivnost železniškega transporta v Evropi.

Zakaj TAF TSI

Zagotavljanje kakovostnih prevoznih storitev za uporabnike po evropskih progah zahteva učinkovito izmenjavo podatkov med različnimi infrastrukturnimi upravljalci, železniškimi prevozniki in ostalimi ponudniki storitev. Nivo učinkovitosti, varnosti, kakovosti storitev in tudi stroškov, še zlasti pa interoperabilnost so odvisni od združljivosti in izmenjave podatkov med udeleženci. Interoperabilnost vpliva tudi na pogoje, pod katerimi uporabniki uporabljajo železniški prevoz. Interoperabilnost železniškega sistema za konvencionalne hitrosti je bila upoštevana tudi pri ustvarjanju pogojev za večjo interoperabilnost med načini prevoza, zlasti med klasičnim železniškim prevozom in kombiniranim železniškim prevozom. Namen TAF TSI je v zagotavljanju učinkovite izmenjave podatkov, tako da bo transportni

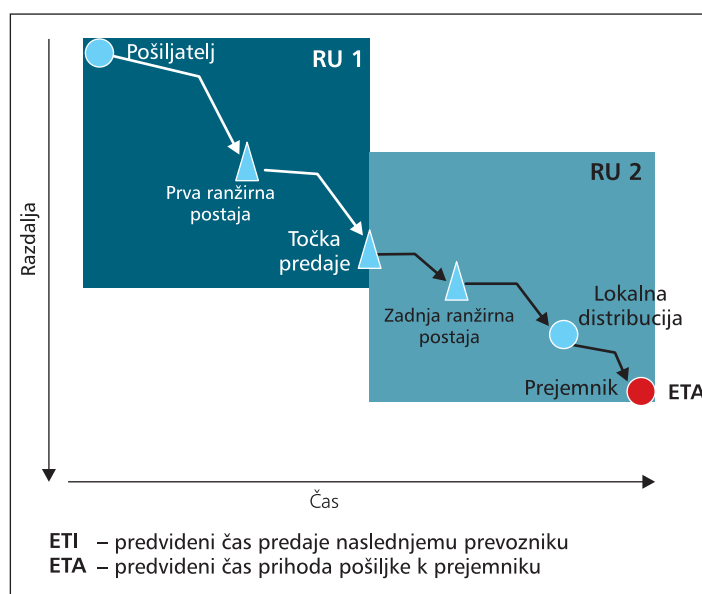


proces lahko postal ekonomsko učinkovit in bo lahko odgovoril na intenzivno konkurenco, s katero se sooča. Končni cilj TAF TSI je upravljanje pošiljk s številnimi vmesniki za izmenjavo informacij na podlagi direktiv Evropskega parlamenta in Sveta (Uredba komisije ES 62/2006). S spremembo procesov in ustrezno podporno tehnologijo bo TAF TSI eden izmed pomembnih dejavnikov za rast in izboljšanje finančnih rezultatov v evropski železniški industriji. Učinki se bodo kazali predvsem v zanesljivosti prevozov, pri čemer bodo lahko uporabniki sledili svojim pošiljkam in spremljali predvidene čase prihoda po vsej Evropi. Zaradi učinkovitejšega razpolaganja in upravljanja z vagonskim parkom se bo povečala tudi učinkovitost proizvodnje.

Pod sistemi TAF TSI

Ključni pod-sistemi, ki so definirani v TAF TSI, so:

- aplikacije storitev v železniškem tovornem prometu, vključno z informacijskimi sistemi za spremljanje tovora in vlakov v realnem času,
- ranžirni sistemi in sistemi usmerjanja vlakov,
- sistemi rezervacij (rezervacije tras vlakov),
- upravljanje povezav z drugimi vrstami transporta in izdelava spremnih dokumentov v elektronski obliki.



V TAF TSI niso vključeni sistemi fakturiranja in obračuna med uporabniki kot tudi ne obračun storitev različnih ponudnikov storitev. Lahko pa zahtevani podatki za

fakturiranje in obračun izhajajo iz podatkov TAF TSI. Prav tako na področje uporabe TAF TSI ne sodi dolgoročno načrtovanje vozniških redov. Omeniti je tudi treba, da se telematske aplikacije ne nanašajo na izmenjavo podatkov med prevozniki in uporabniki. Te aplikacije za podporo tovrstnemu premetu pomenijo izmenjavo sporočil z informacijami posameznega delovnega procesa med prevozniki ter med prevozniki in infrastrukturalnimi upravljavci. Zajemajo podatke o tovornem listu, prošnje za vlakovno pot, pripravo vlaka, napoved vožnje vlaka, informacije o motnjah pri prevozu, lokacijo vlaka, ocenjeni čas prihoda vagona, premike vagonov, javljanje o izmenjavi, izmenjavo podatkov za izboljšane kakovosti ter referenčne podatke (datoteke in podatkovne baze).

Način uvajanja TAF TSI

Lanska evropska uredba o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s telematskimi aplikacijami za tovorni podsistem vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti določa da morajo podjetja v železniškem sektorju pripraviti svoje načrte uvajanja TAF TSI. Načeloma implementacija TAF TSI ne želi spreminjati obstoječih nacionalnih sistemov, temveč zagotoviti čim boljše povezavo, koordinirano delovanje in dopolnitev funkcionalnosti posameznih sistemov, s čimer bi se ustrezno podprle globalne evropske težnje za pospeševanje razvoja in izboljšanje železniškega tovornega prometa. Pripravljanje tega izredno zahtevnega vseevropskega projekta bo potekalo s Strateškim evropskim planom (v nadaljevanju SEDP), pod vodstvom majhne projektne skupine, ki bo sodelovala z organizacijami UIC, CER in EIM. Pri pripravi okvirnega načrta je projektna skupina SEDP upoštevala, da je trenutno v Evropi že deluje veliko računalniško podprtih sistemov, ki delno pokrivajo funkcionalnosti TAF TSI. To je bilo še zlasti pomembno, saj je bilo nujno potrebno spoznati pogled posameznih organizacij na prihodnjo uporabo obstoječih sistemov.

TAF TSI in Slovenske železnice

Na Slovenskih železnicah uporabljamo lasten informacijski sistem za spremljanje železniškega prometa ISSŽP, ki podpira temeljne delovne procese, ki se odvijajo v podjetju. Ena glavnih lastnosti sistema je, da v realnem času obdeluje podatke o pošiljkah, vlakih, vagonih in vlečnih vozilih. Že danes z našim informacijskim sistemom potekajo različne izmenjave podatkov tako z drugimi prevozniki kot z uporabniki naših storitev v tovornem prometu:

- Hermes – najava vlaka sosednji železnici (tehnični parametri vlaka – dolžina, teža, število vagonov, osi, katerim so dodani ključni podatki o pošiljki).
- Elektronsko naročanje vagonov in kontejnerjev (dejavnosti naročnikov prevoza, operaterjev v kombiniranem transportu ter SŽ).
- Zagotavljanje podatkov in informacij glede spremljanja prevoza za območje Slovenije (portal e-Tovorni promet – on-line spremljanje vagonov in pošiljk, zagotavljanje podatkov o izvedenih prevozih – arhiv pošiljk, posredovanje podatkov centralnega obračuna).

- ISR - Zagotavljanje podatkov in informacij glede spremljanja prevoza za pretežni del Evrope. H ključnim aplikacijam in izmenjavam podatkov pa moramo šteti izmenjavo podatkov za zagotavljanje podatkovnega okolja. Sem štejemo ENEE (mednarodni seznam vseh možnih lokacij službenih mest v okviru UIC, kjer je način vzdrževanja podatkov popolnoma avtomatiziran) ter DIUM (enotni daljinar v mednarodnem tovornem prometu).

Pri pristopu k doseganju zahtev TAF TSI je zato nujno potrebna natančna analiza trenutnih projektov in preučitev možnosti njihove uporabe za zagotavljanje funkcionalnosti TAF TSI. V kakšnem obsegu se funkcionalnosti ISSŽP pokrivajo z zahtevami TAF TSI, bo bolj podrobno znano po natančnem pregledu zahtev in specifikacij. Po potrebi bomo morali razviti nove aplikacije, ki bodo skladne s sistemom TAF TSI.

Za uspešno implementacijo bomo morali izdelati operativni načrt izvedbe, ki mora biti skladen z SEDP, določiti bo treba odgovorne osebe in delovne skupine v okviru posamezne poslovne enote, določiti način koordinacije in oceno stroškov oziroma investicij, potrebnih za uresničitev plana. Seveda brez strokovne podpore Centra za informatiko nikakor ne bo šlo.

Uvajanje TAF TSI bo potekalo znotraj projekta uvajanja brezpapirnega poslovanja. Po izdelavi podrobnega načrta uvajanja funkcionalnosti TAF TSI in finančnega načrta bo v PE Tovorni promet in PE Vodenje prometa treba zagotoviti enotno metodologijo in enotno uvajanje SEDP. Umestitev TSF TSI v celovito uvajanje brezpapirnega poslovanje je smiselno in nujno. Pričakovanja uporabnikov železniškega prevoza glede elektronske izmenjave podatkov tovornega lista so z leti namreč že prerasla v zahteve. Na drugi strani bo uvedba elektronskega poslovanja omogočila znižanje stroškov poslovanja ter izboljšanje storitev železniških prevoznikov, ki bodo zaradi pospešitve pretoka blaga s hitrejšimi informacijskimi toki postali bolj konkurenčni. Lažje bo tudi delo drugih udeležencev v transportu, kot so infrastrukturalni upravljavci (zagotavljanje in izmenjava podatkov) oziroma carina (olajšanje in pospešitev formalnosti upravnih organov). Nenazadnje pa nujnost po uvajanju elektronskega poslovanja izvira tudi iz sistema Slovenskih železnic – zmanjšanje administrativnih stroškov, učinkovitejše načrtovanje proizvodnje, odpravljanje motenj v tehnoloških procesih in hitrejši čezmejni pretok so med pomembnimi dejavniki, ki govorijo v prid uvajanju brezpapirnega poslovanja in prilagoditvi procesov dela takšnemu poslovanju. Brezpapirno poslovanje ter izmenjava podatkov tovornega lista pred nas postavljata zahtevno nalogo prenove informacijskega sistema tovornega prometa v celoti, saj ugotavljamo, da ta po vsebini in strukturi ni primeren za potrebe brezpapirnega poslovanja. Ne razpolagamo namreč z vsemi podatki, ki so na tovornem listu ter na drugih prevoznih dokumentih v elektronski obliki. Vsi procesi

delo niso informacijsko podprti, podatkovne baze niso primerne za brezpapirno poslovanje in zanj ni na voljo ustrezne strojne opreme (na primer tiskalnikov za tiskanje tovornih listov na postajah).

Uvedba brezpapirnega poslovanja zahteva tako tudi opredelitev vsebin in sporočil, ki se bodo izmenjevala med udeleženci v transportni verigi v različnih smereh. S podatki (zajem, izmenjava) pa bomo pokrili tudi druge postopke, ki so povezani z odvijanjem transporta, ne le naročilo prevoza in predajo pošiljke. Med udeležence transportne verige poleg uporabnikov vključujemo tudi ključne železniške prevoznike ter druge partnerje (Luka Koper, državni organi). Elektronski tovorni list, ki je ena izmed zadnjih stopnic na poti do brezpapirnega poslovanja, pa zahteva zagotovitev ustrezne podatkovne in programske osnove ter ustrezno računalniško infrastrukturo. S projektom uvajanja brezpapirnega poslovanja, katerega del je tudi TAF TSI, bomo izkoristili številne priložnosti. Omogočili bomo hiter, enkratni zajem podatkov z zmanjšanjem možnosti napak, pospešili in avtomatizirali izstavitev računov, obračun in porazdelitev transportnih prihodkov. Hkrati bomo zmanjšali stroške poslovanja z manjšimi administrativnimi stroški, hitreje prenašali podatke ter s tem pospešili pretok blaga in vagonov. Vsekakor pa pričakujemo tudi povečevanje zadovoljstva uporabnikov s prevoznimi storitvijo. Ne smemo tudi pozabiti, da se lahko blagovni toki, če ne bi bili pripravljeni na direktive in uredbe EU, kaj hitro obrnili. Zaradi pomanjkanja dopolnilnih dejavnosti naše storitve ne bi bile več zanimive, zaradi predolgega časa prevoza po naših progah pa bi se lahko uveljavile obvozne poti. Najpomembnejše pa je, da bomo vzpostavili informacijski sistem tovornega prometa, ki bo omogočal tudi neposredno vključitev v mednarodne projekte, ki se nanašajo na izmenjavo podatkov pri izvajanju storitev tovornega prometa. S tem bomo udeležencem v logistični verigi zagotavljali ustrezne informacije in podatke. To bo pozitivno vplivalo tudi na hitrost prevoza ter posledično tudi na njegovo zanesljivost.

Z vlakom v Budimpešto



39 evrov

Povratna vozovnica za vožnjo z vlakom IC Citadella

Vse informacije dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

 Slovenske železnice

Slovenske železnice so lahko uspešno podjetje



mag. **Peter Puhan**
generalni direktor

Mag. Peter Puhan, donedavna član uprave podjetja Metal Ravne, je v začetku aprila prevzel vodenje našega podjetja. Pred njim ni lahka naloga, sam pa na razvojne možnosti Slovenskih železnic gleda optimistično. Že nekaj dni po imenovanju smo ga prosili za pogovor, v katerem je opisal svoje poglede na stanje in prihodnost podjetja.

Zakaj ste se pravzaprav odločili kandidirati za delovno mesto prvega moža Slovenskih železnic?

Moji odločitvi je botroval predvsem velik izziv, ki ga zame pomeni to delovno mesto ter kompleksnost železniškega sistema. Slovenske železnice so eno od podjetij z največjim številom zaposlenih v Sloveniji, v katerem se tržne funkcije združujejo s tremi javnimi gospodarskimi službami. Na svoji doseganji poti sem deloval v zelo različnih panogah – v industriji, gradbeništvu, v borznem posredništvu in tudi v državni upravi. Zato sem prepričan, da bom lahko svoje izkušnje koristno uporabil tudi pri delu na čelu Slovenskih železnic, kjer se združuje toliko različnih področij. Dodatno spodbudo k moji odločitvi pa je prispevala tudi odločitev države, ki se je smelo odločila do leta 2024 v železniško infrastrukturo vložiti več kot devet milijard evrov. To je namreč dobra osnova za razvoj Slovenskih železnic, na kateri bomo lahko gradili.

Tovorni promet je tisti del našega poslovanja, ki deluje v vse ostrejši mednarodni konkurenci, žal pa se še vedno otepa z izgubo. Kje vidite razvojne možnosti na tem področju?

Najprej je treba povedati, da fizični podatki o tovornem prometu Slovenskih železnic nikakor niso slabi. Že leta 2004 so naši vlaki prepeljali povprečno okrog 9.000 ton na kilometer proge. V Zahodni Evropi sta bili boljši le Avstrija in Švica. Količina prepeljanega blaga tudi v zadnjih letih nenehno narašča, žal pa fizičnemu obsegu ni sledil poslovni uspeh. Na uspešnost tovornega prometa vplivajo različni dejavniki, tako notranji kot zunanji. Tovorni vagoni so dokaj stari, saj jih je bila večina nabavljena v letih od 1970 do 1990. Med notranjimi dejavniki naj omenim še omejene tirne zmogljivosti in osne pritiske. Seveda pa ne gre pozabiti na zunanje okoliščine, kot sta konkurenca drugih prevoznikov in stanje gospodarstva. Vozni park bo treba posodobiti, povečati gospodarnost in prihodke ter zmanjšati odhodke. Pomemben dejavnik, ki bo vedno bolj vplival na naše delo, je odpiranje naše infrastrukture tujim operaterjem, ki pa ob enem pomeni tudi možnost našega prodiranja v tujino. Le z boljšo opremo, storitvijo ter konkurenčno ponudbo bomo lahko del cestnega tovornega prometa preusmerili na železnico. Hkrati pa moramo razvijati oziroma obvladovati logistične centre in terminale. Naš cilj je postati ključni železniški operater in logist v regiji.

Kakšen pa je vaš pogled na stanje v našem potniškem prometu?

Če tudi naš potniški promet primerjam z dosežki najboljših evropskih železnic, je slika ravno obratna kot pri tovornem prometu. Število potnikov na progovni kilometer je v teh državah bistveno večje kot pri nas. V primerjavi s tovornim prometom je struktura potniških garnitur sodobnejša, saj je bila skoraj tretjina garnitur nabavljena po letu 2000. Vseeno pa bo treba posodobiti še preostale garniture, nabavljene v sedemdesetih in osemdesetih letih. Zato je v pripravi že investicijski plan za nabavo dvajsetih motornih garnitur in tridesetih vagonov. Nova vozna sredstva bodo osnova, ki jo bomo morali nadgraditi še s posodobljenimi postajami in povečano frekvenco vlakov ob konicah. Promet in prihodke moramo povečati s celovitimi in prijaznimi storitvami ter ponudbo povečati na turističnem segmentu. Prometna politika v Sloveniji podpira večjo mobilnost prebivalstva in za njeno uresničevanje bomo morali najti sinergijske učinke med Slovenskimi železnicami in avtobusnimi prevozniki. Boljše povezave, usklajeni vozni redi, povezovanje z mestnimi in trgovskimi središči in dodane servisne storitve so nekatera od področij, na katerih nas čaka še precej dela.

Železničarji radi povemo, da je rak rana, ki omejuje boljše rezultate, slabo infrastrukturno stanje. Kakšen je vaš pogled na to problematiko?

Vzdrževanje infrastrukture in vodenje prometa sta javni gospodarski službi, katerih glavni namen je varen in tekoč promet po slovenski železniški mreži. Na tem področju je možno gospodarnost povečati zlasti z uvajanjem novih tehnologij, kot sta center vodenja prometa in integrirano vzdrževanje. Zavzemal se bom za to, da bi Slovenske železnice od države pridobile dolgoročno koncesijo, ki bi temeljila na kakovosti storitve in stroškovni učinkovitosti. Večletna koncesija bi omogočila boljše načrtovanje in razvoj infrastrukture, ta pa bi zaradi večje funkcionalne sposobnosti omogočila večjo konkurenčnost železniškega prometa. Sicer pa me veseli, da je prometno ministrstvo že napovedalo obsežen infrastrukturni program z rekonstrukcijami in novogradnjami, ki bodo omogočale hitrosti do 160, na nekaterih odsekih celo do 250 kilometrov na uro. Vzporedno s tem programom bo moral potekati tudi naš razvoj. Nujna bo posodobitev vlečnih in vlečenih vozil, saj je vozni park zastarel, število vlečnih in vlečenih sredstev pa se iz leta v leto zmanjšuje. Ob razvoju železniške mreže bo do leta 2010 v investicije na različnih področjih – v potniškem in tovornem prometu, v vzdrževanju infrastrukture in pri vodenju prometa, v informatiki in v vleki – treba investirati od 45 do 60 milijonov evrov na leto. Rezultat celovitega razvoja bo omogočil bistveno povečanje obseg prevoza blaga in potnikov, posledično povečanje prihodkov in izboljšanje poslovnega rezultata.

Kadrovska problematika je v podjetju s tako velikim številom zaposlenih vedno pomemben poslovni dejavnik. Kako se jo boste lotili?

Slovenske železnice so še vedno eden največjih delodajalcev v Sloveniji, saj skupaj z odvisnimi družbami zaposlujejo več kot 10.000 delavcev. Izobrazbena struktura je kar ugodna, kolektiv pa je star, saj je povprečna starost okrog 43 let. V prihodnje bomo morali produktivnost še povečati s povečevanjem potniških in netotonskih kilometrov. Hkrati se bo moral delež stroškov dela v celotnih stroških s sedanjih 57 odstotkov zmanjšati pod 50 odstotkov. Te stroške bomo zato morali res celovito obvladati. Število

zaposlenih se bo moralo prilagajati razvoju in uvajanju novih tehnologij ter seveda obsegu dela. Posebno pozornost bomo morali nameniti ključnemu kadru, ki je nosilec napredka in razvoja. To pomeni kakovostno kadrovanje, uvajanje, usposabljanje, sistem nadomeščanja, karierno načrtovanje, sistem motiviranja in nagrajevanja ter napredovanja in še bi lahko našteval. Kadrovske zaloga torej nikakor ne bo majhen in ne predstavljam si, da bi se omenjenih sprememb lotili brez tesnega sodelovanja s socialnimi partnerji, ki predstavljajo zaposlene.

V programu razvoja Slovenskih železnic ste velik poudarek dali tudi standardom kakovosti.

Slovenske železnice so že v preteklosti vlagale v kakovost in so pridobile certifikata kakovosti ISO 9001 in ISO 14001. Oba certifikata bo smiselno vzdrževati tudi v prihodnje, obenem pa še razširiti sistem kakovosti. Uvedli bomo še standard ISO 18001 za sistem varstva in zdravja pri delu ter smiselne zahteve varovanja informacij po korakih standarda ISO 27001. Ob prenovi temeljnih in podpornih procesov dela, ki je pred nami, bi bilo smiselno vzpostaviti tudi evropski model poslovne odličnosti, ki bi povezal vse sedanje in načrtovane standarde ter omogočil razvoj na do sedaj manj urejenih področjih, ki pa so pomembna za uspešnost sistema. Ko govorim o kakovostnih standardih, pa seveda ne morem mimo nujnosti zvišanja ocen uporabnikov potniškega in tovornega prometa in zmanjšanja števila njihovih pritožb in reklamacij.

Že pred prevzemom nove funkcije ste se prav gotovo natančno seznanili z različnimi dejavniki sistema. Je kateri od njih že vnaprej posebej pritegnil vašo pozornost?

To je nedvomno varnost železniškega prometa, ki je ena najboljših v Evropi. Kot kažejo analize, je tako imenovanih izrednih dogodkov iz leta v leto manj, in to kljub vse prej kot optimalnem stanju naše infrastrukture in voznega parka. To dokazuje, kako kakovosten kader imamo na izvršilnih delovnih mestih, in to na vseh področjih – od vzdrževanja infrastrukture in vodenja prometa do delavcev v vleki, TVD-ju, potniškem in tovornem prometu. Poklicev, vključenih v zagotavljanje varnega in urejenega prometa, je za naštevaje preveč, njihovo dobro delo pa mi daje upanje, da smo lahko uspešni.

V vaših besedah je čutiti optimizem ...

Res je, optimist sem. Toda vseeno moramo biti realni in si priznati, da je trenutno stanje sistema vse prej kot rožnato. Še enkrat moram poudariti, da so fizični pokazatelji sicer dobri in se še izboljšujejo, toda poslovni rezultati jim ne sledijo. Zato se bomo morali lotiti celovitega razvoja celotnega sistema s povečevanjem prihodkov in strogim obvladovanjem stroškov in odhodkov. Obenem sem prepričan, da nam možnosti za razvoj nikakor ne primanjkuje. Pri njihovem izkoriščanju bomo morali dobro sodelovati z državo, predvsem z Ministrstvom za promet, saj je za kar najboljše poslovanje nujno usklajeno načrtovanje in izvajanje dejavnosti. Prenovljena zakonodaja, ki povezuje sistem, in predvideni razvoj prog na petem in desetem koridorju sta osnova, na kateri moramo graditi. Nujne bodo investicije v posodobitev Slovenskih železnic na infrastrukturnem področju, v tovornem in potniškem prometu ter v vodenju prometa. Izboljšati moramo storitve in pri predvideni rasti prometa izkoriščati rast gospodarstva. Seveda pa bomo pri tem morali izkoriščati tudi notranje rezerve. Naj sklenem – prepričan sem, da imajo Slovenske železnice vse možnosti, da postanejo uspešno podjetje. Pri doseganju tega cilja računam na sodelovanje prav vseh sodelavk in sodelavcev.

Ana Tušar

Verz »Vonj železniških postaj« je bil napisan prav posebej zame



Železnica – naključje ali premišljena izbira?

Na Ekonomski fakulteti me je štipendirala tedanja Služba družbenega knjigovodstva iz Nove Gorice. Ker pa sem se po diplomi odločila, da ostanem v Ljubljani, sem si začela iskati službo. Med več ponudbami sem izbrala tisto, kjer se mi je zdelo, da bom lahko uspešno združevala delo in hkrati svojo veliko, večno željo po potovanjih. Sicer pa ni v meni niti kapljice železničarske tradicije. Zanimivo, pozneje sem na enem od seminarjev ugotovila, da so bili skoraj vsi sodelujoči v svojih družinah že tretja ali celo četrta generacija železničarjev, in kar malce nenavadno sem se počutila. Na železnico sem prišla leta 1978. Na seminarju za pripravnike sem srečala svojo nekdanjo predavateljico s fakultete, ki je seminar vodila. Beseda je dala besedo in pristala sem v Biroju za raziskavo trga kot referent za raziskavo trga. Sicer pa me je to področje pritegnilo že v študijskih letih. Pokrivala sem področje potniškega prometa. Že takoj spočetka sem sodelovala pri oblikovanju produkta Zeleni vlak, ki je v tistem času postal pojem za visokokakovostno ponudbo v potniškem prometu. Zeleni vlak je sprva vozil med Ljubljano in Mariborom, pozneje pa smo relacije razširili še do Murske Sobote, Pulja in Zagreba. Vlak je kot prvi prestopil tudi državno mejo, saj je peljal do avstrijskega Gradca. Ideja o Zelenem vlaku se je poro-

dila, ko smo z anketo med potniki prišli do spoznanja, da nujno potrebujejo zares kakovostno ponudbo. Zeleni vlak je bil v prvi vrsti namenjen poslovnim potnikom, hkrati pa vsem tistim, ki so bili pripravljene za ustrezno kakovost plačati nekoliko več.

Je pomenil Zeleni vlak vaš uvod v mednarodni promet?

Leta 1992 sem postala vodja oddelka v Področju trženja. Ker so bile tedaj Slovenske železnice že samostojno podjetje, in so kot takšne začele neposredno sodelovati in se povezovati s tujimi železniškimi upravami, sem bila vključena tudi v to sodelovanje. Od leta 1993 sodelujem v Route managementu – gre za delovne skupine evropskih železniških uprav na prometnih smereh, ki so opredeljene z dokumenti UIC-ja. Delo v Route managementu obsega analizo vseh vidikov »management mixa«, ali preprosteje: za posamezne prometne smeri natanko opredelimo, koliko in kateri vlaki bodo vozili, vrste ponudbe na vlakih, morebitne oblike trženja vlakov, okvirno cenovno politiko in še marsikaj. Usklajevanje na Route managementu je prva faza oblikovanja ponudbe, podrobneje pa se ponudba opredeli še na mednarodnih konferencah za potniški promet FTE (Forum Train Europe) B1 in B2. Pred kratkim je bila ena takšnih konferenc prav v Ljubljani. Pogosto so

ta usklajevanja precej naporna, saj so na tako dolgih relacijah mednarodnih vlakov interesi, tehnične možnosti in potrebe trga močno različni. Včasih se tudi krešejo iskre!

Zaradi intenzivnega sodelovanja s tujimi železniškimi upravami sem ob reorganizaciji leta 2000 postala šef službe za mednarodni potniški promet. Poleg rednega prometa je ta služba skrbela tudi za komercialna vprašanja posebnih prevozov – to so celi vlaki ali pa le dodatni vagoni, ki niso opredeljeni s ponudbo v voznem redu, temveč jih uporabniki naročajo po potrebi. Največ takšnih vlakov je v tranzitu, precej jih v Slovenijo prihaja iz tujine, razmeroma malo pa je takih, ki vozijo Slovence v tujino. Vedno znova sem razočarana, ker se slovenske turistične agencije tako poredko odločajo za organizacijo izletov z vlakom. In ko smo že pri turizmu: v prihodnje bo nujno treba okrepiti navzočnost in prepoznavnost Slovenskih železnic na pomembnih turističnih sejmih v tujini, da bi tako pritegnili kar najširši krog tujih izletnikov. Resda smo navzoči na sejmju v Münchnu, toda to je sejem transporta in logistike in ima s turizmom prav malo ali nič skupnega.

Po osamosvojitvi Slovenije so se začeli novi projekti oziroma produkti.

Kot eno največjih prelomnic v ponudbi mednarodnega potniškega prometa bi posebej poudarila uvedbo prvega vlaka EuroCity; to je bilo leta 1991. Projekt smo zastavili skupaj s Hrvaškimi železnicami in ga uspešno izpeljali, ne glede na to, da je tedaj prišlo do razdelitve nekdanjih Jugoslovanskih železnic na več samostojnih podjetij. Produkt smo imenovali Mimara in je pomenil velik kakovostni preskok s ponudbe starih, neuglednih vagonov na sodobne, klimatizirane. EuroCity je bila tedaj prva evropska registrirana blagovna znamka ponudbe v mednarodnem potniškem pro-

metu na slovenskih tleh. Če smo želeli dobiti pravico do uporabe te blagovne znamke, smo morali zadostiti celi vrsti zares zahtevnih pogojev – klimatizirani vagoni, posebej izbrano in usposobljeno osebje ...

Ampak ni ostalo samo pri tem ...

Naslednja velika prelomnica je bila uvedba vlakov z nagibno tehniko, ki smo jih imenovali InterCity Slovenija, ali krajše ICS; to je bilo septembra leta 2000. Najprej smo z anketami raziskali, »sondirali« trg, kaj ta pravzaprav zahteva, nato pa smo v okviru delovne skupine oblikovali produkt. Ker se je pozneje pokazalo, da je zunaj prometnih konic na relaciji Ljubljana-Maribor premalo potnikov za rentabilno vožnjo vseh treh vlakovnih garnitur, smo se decembra leta 2003 odločili, da z eno garnituro zapeljemo čez mejo. In tako se je rodil vlak Casanova, ki vozi med Ljubljano in Benetkami. Posrečeno ime vlaka je ponudilo izvrstne možnosti za uspešno promoviranje tako v slovenskem kot tudi v italijanskem prostoru, pa tudi širše. Oba vlaka, ICS in Casanova, sta se zdela zanimiva tudi avstrijskim in češkim železnicam – kot zgleden primer uspešne uveljavitve na trgu.

So Slovenske železnice s svojimi zmogljivostmi konkurenčne v mednarodnem potniškem prometu?

V pogostih stikih s tujimi železniškimi upravami vedno znova ugotavljam, da Slovenske železnice s svojim voznim parkom še zdaleč niso konkurenčne. Sodobni mednarodni prevoz je mogoče organizirati samo s klimatiziranimi vagoni, prirejenimi za hitrosti od 160 do 200 kilometrov na uro, medtem ko je vozni park Slovenskih železnic močno zastarel in le nekaj vagonov izpolnjuje te zahteve. S tega vidika bo nujna temeljita posodobitev, kar pa je seveda odvisno od posluha, ki ga bo

za naše potrebe pokazal lastnik – država. Avstrijske železnice so pobudnik za pripravo skupnih projektov na področju ponudbe v mednarodnem potniškem prometu od leta 2009 naprej. Če bo prišlo do uresničitve idejnih projektov – ob soglasju in podpori lastnika –, bomo lahko potnikom na relaciji Ljubljana-Dunaj ponudili bistveno kakovostnejši prevoz kakor danes. V mislih imam projekt Rail Jet, s katerim nameravajo Avstrijske železnice korenito posodobiti svojo ponudbo na vseh pomembnejših prometnih smereh.

Kako ste povezani z »operativci«, ki se ukvarjajo s potniki?

Intenzivno smo povezani z vsem osebjem, ki prihaja v neposreden stik s potniki – to so Info centri, Prodajno-informacijski centri in vlakospremno osebje. Za Info centre pripravljamo promocijsko gradivo s poudarkom na tistih ponudbah, ki so za potencialne potnike najbolj zanimive. Zaradi racionalizacije na vseh področjih so tudi finančna sredstva za promocijo naših storitev kajpak skopo odmerjena, vendar skušamo potnike po najboljših močeh sproti seznanjati s ponudbo. V zadnjem času so zlasti privlačne ponudbe za 29 evrov, s katerimi želimo pri potnikih vzbuditi zavest, da je tudi v mednarodnem prometu mogoče potovati poceni, a hkrati še vedno kakovostno. Po teh cenah vozimo v Zürich, Prago, Budimpešto in na Dunaj, po še nižjih cenah pa v Linz in Benetke. Kot zanimivo letošnjo uspešno akcijo bi posebej omenila februarско akcijo Friends&More, ki smo jo v zelo kratkem času izvedli skupaj z Italijanskimi železnicami. Februar sicer velja za železniško »mrtev« mesec, toda ker sta prav tedaj Valentinovo in pustni karneval v Benetkah, smo ponudili izjemno nizke cene po načelu »plača eden, potujeta dva«. Zaradi zelo dobrega odziva potnikov se z Italijanskimi železnicami že dogovarjamo za ponovitev podobne akcije poleti.

Koliko pozornosti namenjate dodatnemu izobraževanju oziroma usposabljanju osebja?

Ker smo z vstopom Republike Slovenije v Evropsko unijo postali širše prepoznavni, je na naših progah opaziti vse več tujcev; in pri tem ne gre zgolj za Evropejce. S tem se seveda pojavlja potreba po bistveno boljšem znanju tujih jezikov, v prvi vrsti angleščine. Po opravljeni anketi med vlakospremnim osebjem smo tako zastavili program izobraževanja v tečajih angleščine. Izobražujemo delavce PIC-ev in Info centrov ter vodje vlakov. Tečaji so vsebinsko prilagojeni posameznim profilom poklicev. Predavateljem, ki seveda niso železničarji, skušam čim bolje predstaviti konkretne situacije, s katerimi se največkrat srečujejo naši delavci.

Ana Tušar, če že ne svetovni, potem pa zagotovo evropski popotnik ...

Že iz narave mojega dela bi bilo mogoče sklepati, da so potovanja zame najpomembnejša postranska stvar na svetu. Če pa želi človek potovati, je seveda zelo priporočljivo znanje jezikov – no, in prav jeziki so moja druga velika ljubezen. Na oboje pa bi navezala še fotografijo, ujeti tisti pravi trenutek je resnično nepopisno zadovoljstvo. Če govorim o potovanjih, naj povem, da jih je bilo veliko z vlakom: do Lizbone na zahodu, do Stockholma in Osla na severu, do Moskve na vzhodu, do Ankare na jugu. Skratka, želim povedati, da se da z vlakom priti skorajda kamor koli! V prihodnosti, ki najbrž ni tako zelo oddaljena, imam namen spoznati tudi čare Transsibirske železnice. Ne vem, včasih se mi zazdi, da je bil verz »Vonj železniških postaj« napisan prav posebej zame ... Skratka: spakirati prtljago in se z vlakom odpraviti doživetjem naproti – to je tisto! Proti neskončnemu poležavanju na plaži načeloma nimam nič, toda to pač ni zame. Seveda se med potjo tudi marsikaj pripeti, vendar tudi to daje potovanjem poseben mik.

Vrh Svetega Miklavža je zaselek tik pod razglednim vrhom s cerkvijo sv. Miklavža.

Na izlet z vlakom

Iz Kresnic čez Slivno v Jevnico

Izletniška simfonija za štiri poti in dve železniški postaji se izkaže za blagodejno, čeprav ne povsem logično. Med postajama je pet kilometrov razdalje, ki jih vlak prepelje v petih minutah, mi pa hodimo vsaj pet ur, če ne kar šest. Res je pa tudi, da se medtem skupno vzpnemo za več kot 1.000 metrov, gremo skozi središče Slovenije ter zlezemo na dva vrhova – gozdnat Pivkelj, 880 metrov, in velerazgledni 741 metrov visok vrh, ki je po imenu zavetnika cerkve na njem znan enostavno kot Miklavž, zaselek pod njim pa Vrh Sv. Miklavža. Na Spodnji Slivni srečamo Zasavsko planinsko pot, Badjurovo krožno pot in Moravško planinsko pot, po katerih hodimo v nadaljevanju, na prevalu Grmače pa se pridruži še evropska pešpot E6, ki nam z rdeče-rumenimi markacijami dela družbo vse do Jevnice. Nadaljnjih pohodniških spodbud tako ne manjka, k načrtovanju vizij pa menda pomaga postanek na turistični kmetiji na Spodnji Slivni, v Domu na Zgornji Slivni ali na turistični kmetiji na Svetem Miklavžu. Zato se zna zgoditi, da hodimo uro več kot je treba ter v Jevnici počakamo na naslednji vlak.

Z ž. p. Kresnice se napotimo po cesti desno do podhoda pod železniško progo. Ko pridemo skozenj, zavijemo levo in nadaljujemo po cesti in po mostu čez Savo. Prečkamo glavno cesto in gremo kratko desno do odcepa ožje ceste levo, po kateri pridemo v Vernek. Kmalu za cerkvijo smerna puščica na drogu svetuje levo. Nato še enkrat zavijemo levo, gremo mimo hiš in za najzgornejšo (št. 14) uberemo stezo desno gor v gozd. Po dobro označeni

poti se vzpnemo do travnika in čezenj pridemo na cesto. Medtem gremo trikrat pod tovorno žičnico, ki povezuje kamnolom apnenca pod Slivno z industrijskim obratom v Kresnicah, v katerem žgejo apnenec in izdelujejo apno.

Po cesti nadaljujemo navzgor in na obeh razcepah zavijemo desno. Drugič stopimo na makadamsko cesto, po kateri se zložno vzpenjamo proti Spodnji Slivni. Kmalu zatem, ko se cesta uravna, gremo na razcepu naravnost. Nato na levi zagledamo odcep označene poti na Zgornjo Slivno, po katerem pot pokrajšamo za okoli 15 minut, vendar v tem primeru ne gremo mimo geometričnega središča Slovenije (GEOSS) in bližnje turistične kmetije. Če gremo do obeležja GEOSS, nadaljujemo po cesti, gremo na naslednjem razcepu naravnost in mimo prvih hiš Spodnje Slivne do obeležja GEOSS, pred katerim se levo gor odcepi pot na Zgornjo Slivno. Preden se vzpnemo po njej, lahko postanemo na kraju, ki je po matematičnem izračunu težišče ploščatega lika z obrisom Slovenije. Če bi lik uravnovesili na eni točki, je to na mestu, ki ga v naravi simbolizira GEOSS. Če nas med postankovanjem zagrabi lakota ali prehudo trpimo žejo, se napotimo naprej po cesti do bližnje turistične kmetije Kimovec (v ponedeljek je zaprta). Iz Kresnic hodimo **1 uro in 45 minut do 2 uri**.

Od obeležja GEOSS gremo zatem navkreber po omenjeni poti na Zgornjo Slivno. Ko pridemo na cesto, gremo z ovinka levo gor po poti in nadaljujemo z vzpenjanjem. Mimo Doma na Zgornji Slivni

(odprt je ob petkih, sobotah, nedeljah in praznikih, za skupine po najavi, tel. 041/859 136) se vzpnemo do cerkve, mimo katere se spustimo do ceste, gremo po njej kratko naravnost in nato z ovinka levo po gozdni vlaki. Ko po minuti hoje ali dveh pridemo do razcepa, kjer kaže smerna puščica v desno, nič narobe ne naredimo, če gremo levo. Medtem ko sledimo najširši vlaki, sprva ne srečamo markacij, po 5 minutah hoje pa pridemo do razcepa in drevesa z markacijo in puščico. Tu krenemo po desni vlaki in se zatem med občasnimi srečanjimi z markacijami v nekaj minutah vzpnemo na Pivkelj, ki je z 880 metri najvišji vrh Slivne. Tik pod njim se z desne priključi bolj uhojena pot, po kateri zatem sestopimo do prečne poti čez Slivno, ki smo jo zapustili nedolgo tega. Nič narobe pa ni, če posedimo v prijetnem gozdnem vzdušju na klopici vrh Pivklja. Od obeležja GEOSS na Pivkelj hodimo okoli **45 minut**.

Z vrha sestopimo po omenjeni poti ter nadaljujemo levo po dobro označenih poteh in stezah Slivne. Pred zaselkom Štance Laze stopimo na cesto, ki ji sledimo proti prevalu Grmače. Medtem kmalu za Osoletovo jamo uberemo bližnjico desno mimo planinskega doma v gradnji ter zatem nadaljujemo po cesti na Grmače.

S prevala krenemo desno gor po cesti proti Vrhju Sv. Miklavža. Pri turistični kmetiji Pri Mežnarju, ki je odprta ob koncu tedna, zavijemo levo in gremo mimo domačije, kjer prav tako dobimo domača okrepčila, na izjemno razgleden vrh, na katerem stoji cerkev sv. Miklavža. S

Pivklja do sem hodimo 1 uro in 45 minut do 2 uri.

Z vrha sestopimo do ovinka cestice, s katerega gremo levo dol proti lovski preži in levo do razcepa, kjer pri kažipotu Janče zavijemo levo dol. Ko se spustimo v Veliko vas, stopimo čez cesto in po stezi čez travnik pridemo na cesto, po kateri se spustimo pod novo rumeno hišo ter nadaljujemo po cesti do razcepa pri hiši št. 7. Tu uberemo levo cesto in se po njej spustimo čez travnike v gozd. Kmalu zatem zavijemo pri verskem znamenju desno, gremo po poti ob robu travnika ter nadaljujemo s sestopom skozi gozd. Ko pridemo nad Senožeta, večkrat pokrajšamo ovinke ceste in se skozi vas spustimo do križišča s prednostno cesto, kjer zavijemo desno, za gasilskim domom pa levo. Mimo trgovine pridemo do krožišča, na katerem prečkamo glavno cesto ter zatem zavijemo desno. Po mostu stopimo čez Savo in gremo nato za podvozom pod železniško progo desno na ž. p. Jevnica. Od cerkve sv. Miklavža hodimo **1 uro do 1 uro in 15 minut**.

Skupaj **5 do 6 ur hoje**.

Planinski zemljevid Posavsko hribovje, zahodni del (1 : 50.000).

Za izlet primerni vlaki odpeljejo ob koncu tedna z ž. p. Ljubljana ob 6.50 in 10.50, iz Dobove ob 6.00 in 7.05, iz Maribora pa ob 5.18.

Z ž. p. Jevnica odpelje vlak v ljubljansko smer ob 16.43 in 19.43, proti Zidanemu Mostu in Dobovi ob 16.04 in 17.09 (ne vozi ob sobotah); vlak ob 16.05 ima v Zidanem Mostu zvezo za Maribor.

SŽ EXPRESS

hitra dostava malih pošilk

DOSTAVA V
24 URAH
TEL: 080 10 66!!!



 Slovenske železnice
Holding Slovenske železnice, d.o.o.

SŽ EXPRESS

Prevoz malih pošilk je s SŽ-Expressom enostaven in hiter, saj vam pošiljke po sistemu »od vrat do vrat« prepeljemo v roku, krajšem od 24 ur. Organizacija dela SŽ-Expressa namreč omogoča distribucijo malih pošilk po Sloveniji po načelu »danes do 16.00 prevzeto, jutri do 16.00 predano kjer koli v Sloveniji«.

Naročila in informacije: **080 10 66**



Ob desetletnici nastanka državnih železnic Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev so leta 1929, ko so se preimenovalе v Jugoslovanske državne železnice, izdali luksuzni jubilejni zbornik dimenzij kar 28 x 38 cm, na več kot 500 straneh, ki so mu dodali še 170 strani oglasov.