


Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno
Ukrepi za preprečitev lomov osi
kolesnih dvojic železniških vozil
Za večjo zanesljivost tovornega prometa

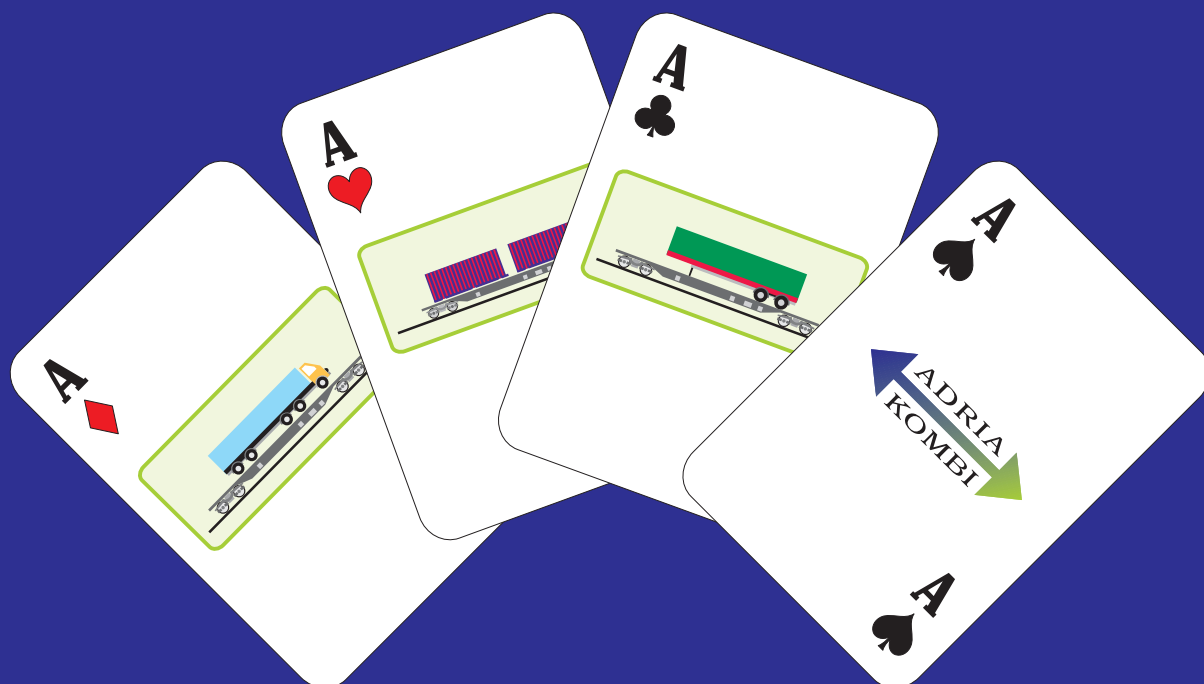
Potniški promet
V Bosno in Hercegovino odslej tudi ponoči

Tovorni promet
Zadovoljstvo uporabnikov
v tovornem prometu

Infrastruktura
Posodobitev proge Pragersko – Ormož

Intervju
Dr. Peter Verlič, predsednik nadzornega sveta SŽ
Prizadevanja lastnika so podlaga za razvoj
Slovenskih železnic

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 14 327, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Dario Cortese, Viktor Šinkovec, Miško Kranjec, Marko Tancar, arhiv SŽ. • tisk: DNK d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopišov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 31. maja.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

Tradicija in razvoj

Že več kot polstoletna tradicija slovenskega železniškega tiska je vzknila za večino med nami daljnega leta 1946. Imena in oblike železniškega glasila so se skozi leta in desetletja spreminjala. Danes to tradicijo ohranja pri življenju ter jo še razvija Nova proga. Verjetno bi v Sloveniji le težko našli podjetje, v katerem ima organizirano notranje informiranje zaposlenih z internim glasilom za seboj že tako dolgo pot. Zahvala za to gre predvsem prizadevanjem kadrovske neredko vse prej kot optimalno zasedenega uredništva in številnih dopisnikov znotraj in zunaj podjetja, ki s svojimi prispevki iz meseca v mesec obogatijo vsebino naše revije. Nenazadnje pa gredo zasluge tudi – morda predvsem – modrosti vodilnih mož podjetja, zaradi katerih je Nova proga vedno znova obdržala mesto, ki ji pripada. Tudi v času nujnega rezanja stroškov na vseh področjih pa je na srečo spoznanje o velikem pomenu informiranja notranje in zunanje javnosti o dogajanju v našem podjetju vedno prevladalo.

Ko sem spomladi leta 1994 prvič stopil skozi vrata stavbe na Kolodvorski 11 v Ljubljani, si nisem niti približno znal predstavljati, kako velik, zapleten, a hkrati natančno uigran in zanimiv sistem so pravzaprav Slovenske železnice. Brez sramu lahko priznam, da je trajalo kar precej časa, preden sem lahko zatrdil, da sem vsaj približno spoznal način delovanja in velik pomen našega podjetja ter ljudi, ki so v njem zaposleni. Tudi danes, kar precej let pozneje, pa se zdi, da se marsikdo ne zaveda našega pomena. Tudi zato je tu Nova proga, ki si prizadeva glas o Slovenskih železnicah ponesti tudi zunaj meja, ki jih postavlja plačilni listek z logotipom SŽ.

Zagledati svoje ime pod prvim člankom, pod prvim uvodnikom, je za vsakega pisca prav poseben občutek, ki z leti ne zbledi. Pričakovanje najnovejše številke revije, ki tako rekoč še topla pride iz tiskarne, in odzivov na njeno vsebino pa ostaja vedno novo, vznemirljivo. Naslednje številke bo iz meseca v mesec nestrpnost pričakoval novi odgovorni urednik Marino Fakin, sicer že dolgoletni železničar z izkušnjami z različnih delovnih področij. Načrtujemo, da boste lahko že pred jesenjo prebirali vsebinsko in oblikovno posodobljeno Novo progo, v kateri bomo skušali združiti več tem, ki so zanimive za bralce v podjetju. Hkrati pa si bomo prizadevali še obogatiti poročanje o pozitivnih temah na Slovenskih železnicah, ki jih ni malo, a jih javnost žal neredko prezre.

Pri oblikovanju vsebin naše revije in načina njene distribucije bomo kar najbolj upoštevali mnenje vas – naših bralcev. Obenem pa bomo tudi vnaprej veseli vašega klica, pisma, morda celo prispevka, ki bo vsebino Nove proge naredil še boljšo. Korajža velja!



Aktualno

Pri vzdrževanju in zagotavljanju varne rabe vozil smo se v PE Vleka zadnja leta soočili s prelomi vagonih osi. Vzroke zlomov osi smo začeli takoj preiskovati in na osnovi rezultatov teh preiskav tudi ustrezno prilagodili njihovo vzdrževanje.



Aktualno

V soboto, 5. maja, se je začela letošnja sezona voženj muzejskega vlaka, ki združuje tri pomembne vsebine: predstavljanje in ohranjanje tehniške dediščine, železniško dejavnost v najširšem pomenu in turistične vsebine.



Potniški promet

Po večletnih prizadevanjih je 16. aprila po dolgih letih premora ponovno začel voziti nočni vlak na relaciji Zagreb-Sarajevo-Zagreb.



Tovorni promet

Konec lanskega leta smo opravili anketo o zadovoljstvu uporabnikov s storitvami v tovnem prometu za leto 2005. Z njo smo hoteli predvsem pridobiti informacije o zadovoljstvu uporabnikov naših storitev.



Infrastruktura

Eden večjih projektov, ki trenutno poteka na Slovenskih železnicah, je posodobitev železniške proge Pragersko – Ormož (projekt A). Od podpisa pogodbe je minilo pete mesecev in dela že potekajo s polno paro ...



Intervju

Dr. Peter Verlič je od 3. februarja 2005 predsednik nadzornega sveta, glede na različne naloge, ki jih je opravljal v našem podjetju, pa po duši verjetno vsaj malo še vedno železničar. Prosili smo ga za pogovor o njegovem delu v nadzornem svetu in odnosu države do našega podjetja.

2

4

6

11

13

14

Ukrepi za preprečitev lomov osi kolesnih dvojic železniških vozil

Za večjo zanesljivost
tovornega prometa

Prevoznik oziroma lastnik vozil je v okviru svoje dejavnosti odgovoren tudi za varnost in zanesljivost obratovanja železniških transportnih naprav in prevoznih sredstev. Pri vzdrževanju in zagotavljanju varne rabe vozil smo se v PE Vleka zadnja leta soočili s prelomi vagonских osi in z njimi povezanimi izrednimi dogodki. Zaradi njih smo takoj začeli preiskovati vzroke zlomov osi in na osnovi rezultatov teh preiskav tudi ustrezno prilagodili njihovo vzdrževanje.

Os kolesnih dvojic kot konstrukcijski element lahko obravnavamo kot material z določeno geometrijo, ki je izpostavljen termomehanskim obremenitvam. Na lastnosti materiala vplivajo tehnologija predelave in obdelave med

samo izdelavo ter obremenitve in vplivi okolja med obratovanjem. Izdelava osi kolesnih dvojic poteka skladno s predpisi UIC Oddelek 51 – Tekalni sestav in vzmetenje ter UIC Oddelek 81 – Tekalni sestav. V zadnjem času predpise UIC nadomeščajo evropski standardi in tako tudi SIST EN 13261 posebej opredeljuje izdelavne pogoje za osi. V standardu so opisane zahteve glede geometrijske oblike, mehanskih lastnosti, pogojev izdelave, načina nadzora kakovosti in tudi jamstveni pogoji za izdelek.

Za osi kolesnih dvojic se uporablja jeklo s feritno – perlitno mikrostrukturo z velikostjo kristalnih zrn 9 po ASTM E112-96 (Comparison Procedure). Drobna kristalna zrna so posledica normalizacije mate-



Preizkus za vzdolžne razpoke z ročnim jarmom.

Preizkus za prečne razpoke s tokovnim agregatom in tuljavo.



riala. Tak material izkazuje dobro žilavost. Kljub temu se na oseh pojavijo razpoke prečno na osi, pa tudi razpoke vzdolž osi. Razpoke nastanejo zaradi materiala, vplivov okolja in velikih obremenitev. Razpoke so lahko posledica napak, ki nastanejo zaradi tehnologije predelovanja (metalurške napake, kovaški križi, ...), obdelave materiala (struženje, brušenje), vpliva okolja (korozija, kavitacija, mehanske poškodbe, ...) ali pa se postopoma razvijejo zaradi preobremenjenosti materiala, ki je lokalno plastično deformiran.

Skladno s Pravilnikom o vzdrževanju železniških vozil potekajo pregledi in preskusi kolesnih dvojic v času njihove uporabe pri stalnem nadzoru (dimenzijske kontrole, ugotavljanje stanja obrabljenosti, pritrdjenosti kolesnih obročev, ugotavljanje možnih napok platišč, kolesnih obročev in kolesnih

vencev, ugotavljanje pregretih mest) ter periodični in popolni pregledi (dimenzijske kontrole, pregled drsnih površin, pregled pritrjenosti koles na osi, meritev omske upornosti in defektoskopski pregledi osi). Defektoskopski pregledi se opravljajo s tako imenovanimi neporušnimi preiskavami, kot so magnetični preskusi (MT) in ultrazvočni pregledi (UT). Z neporušitvenimi preiskavami odkrivamo v materialu napake, vendar ga pri tem ne uničimo. Če so napake pod kritično velikostjo, materiale lahko uporabimo za namen, za katerega so bili izdelani. Kot pove že ime, pa ultrazvočni pregledi potekajo z uporabo ultrazvoka – mehanskega valovanja s frekvenco nad 20 kHz, ki ga ljudje ne moremo slišati. Ultrazvok se širi skozi trdne snovi, tekočine in pline. Na meji snovi z različno gostoto se lomi in odbija. To lastnost ultrazvoka uporabljamo pri ugotavljanju napak v materialu.

Magnetne metode uporabljamo za odkrivanje površinskih napak ali napak tik ob površini. Pregledujemo lahko feromagnetne kovine in zlitine, torej praktično le železo in jeklo. Napake

lahko ugotovimo zato, ker se magnetne silnice pri prehodu skozi feromagnetni material razsejejo, če naletijo na področje, ki ima manjšo magnetno permeabilnost. Če je tak predel (napaka) na površini ali pod površino, silnice izstopijo iz površine in na tistem mestu ustvarijo krajevno magnetno polje. Dosedanje raziskave so pokazale, da so vzroki prelomov osi večinoma napake na površini, in sicer prečne razpoke, ki so se začele razvijati iz površine. Mednarodni predpisi in predpisi Slovenskih železnic opredeljujejo preglede osi z neporušnimi metodami med uporabo osi, in sicer na kritičnih mestih, kot so prehodi in spremembe premerov ter čepi osi. Nadzor na kritičnih mestih pa se opravi z ultrazvokom.

Na osnovi dognanj pri preiskavah vzrokov lomov smo v Poslovni enoti Vleka 19. junija lani odredili dodatne preglede osi v sredinskem delu – preglede z magnetno metodo. Preglede so sprva izvajale usposobljene institucije (IMK Ljubljana in ZAVAR). Po usposobitvi delavcev in nabavi opreme so septembra 2006 začele preglede opravljati tudi Centralne delavnice

Ljubljana v Proizvodnjah Ptuj in Dobova. V delavnicah v Zalogu in Divači trenutno osi pregledujeta zunanji instituciji. Poteka že nabava opreme, tako da bodo predvidoma preglede v drugi polovici letošnjega leta opravljali delavci CD tudi v Zalogu in Divači.

Po izrednih dogodkih zaradi lomov osi v Laškem in Pivki smo pogostost intenzivnost defektoskopskih pregledov še povečali.

novih kolesnih dvojic. V tovrne vagonne serije Fals je bilo tako v tem obdobju vgrajenih 872 novih kolesnih dvojic za osno obremenitev 25 ton na os. Pod vagonne ostalih serij pa smo vgradili 528 novih kolesnih dvojic, za osno obremenitev 22,5 tone na os. Vgradnja se nadaljuje tudi letos in je načrtovana tudi v naslednjih letih. Od leta 2004 poteka zamenjava osnih ležajev na polovici živ-



Prečna razpoka, zaznana z MT preizkusom.

Slovenija izpolnjuje zahteve evropske direktive o odprtju trga za železniški tovorni promet

Podpredsednik Evropske komisije Jacques Barrot se je ministru za promet, mag. Janezu Božiču, pisno zahvalil za informacijo, da je Slovenija s sprejemom Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu prenesla v svoj pravni red evropsko Direktivo 2004/51/ES, ki spreminja Direktivo 91/440/EGS. Ob tem ga je obvestil, da je tudi sam s strani strokovnih služb Evropske Komisije prejel enako informacijo. Notifikacija nacionalnih predpisov, sprejetih za prenos direktiv v pravni red RS, pomeni postopek, po katerem Republika Slovenija uradno obvešča Evropsko komisijo o nacionalnih predpisih, ki so bili sprejeti za zagotovitev prenosa direktiv v pravni red RS.

Prenos evropske Direktive 2004/51/ES pomeni, da je Slovenija tudi pravno zagotovila odprtje trga vlakovnih poti na področju železniškega tovornega prometa. Jacques Barrot je ministra hkrati obvestil, da si je že pred časom prizadeval za to, da se postopek za vložitev tožbe proti Sloveniji zaradi uradnega neobveščanja Evropske komisije o sprejetih nacionalnih predpisih k Direktivi 2004/51/ES ustavi. Kolegij evropskih komisarjev pa je postopek dokončno ustavil 21. marca.

Poleg preiskav z ultrazvokom in magnetno metodo med periodičnimi in popolnimi pregledi potekajo preiskave tudi na oseh vagonov, ki so posebej napoteni v pregled. Na ta način želimo opraviti dodatne preglede na oseh prej kot v obdobju pretoka enega revizijskega ciklusa. Lani je bil opravljen pregled osi na 347 vagonih, ki so zapadli v revizijska popravila, opravljen pa je bil tudi pregled osi na 275 vagonih po posebni napotitvi. Poleg tega se z magnetno metodo po celotni površini pregledajo tudi vse osi, na katerih se menjajo monoblok kolesa. Osni z ugotovljenimi napakami je treba uničiti in nadomestiti z novimi in tako preprečiti nadaljnjo uporabo, druge osi pa se seveda še naprej uporabljajo. Zaradi povečanje varnosti voženj vagonov smo Slovenske železnice v letih 2005 in 2006 začele z intenzivno nabavo in vgradnjo

ljenjske dobe vagonov, kar ustreza priporočilu proizvajalca glede zamenjave po enem milijonu prevoženih kilometrov. Pomembna pa je tudi naša zahteva pri novih vagonih serije Habbii(II)ns, ki so zato opremljeni z detektorji iztirjenja. V drugi polovici leta 2007 se bo začela vgradnja detektorjev iztirjenja na naše tovrne vagonne, ki so namenjeni za prevoz nevarnih snovi.

Povprečna starosti vagonov našega vagonskega parka je 27,5 let, zato so večja vlaganja v vzdrževanje nuja, seveda ob ustrezni presoji smiselnost novih vlaganj v vzdrževanje ali nakupa novih vagonov. Z vsemi omenjenimi povečanimi vlaganji v vzdrževanje in z vgradnjo novih vitalnih sklopov pa v zadnjih letih pomembno povečujemo zanesljivost in varnost voženj, ki je navsezadnje vedno povsem na vrhu ciljev našega podjetja.

Udeležence prve letošnje vožnje je pot vodila v prelepa Goriška Brda.

Muzejski vlak

Sezona voženj se je začela

Muzejski vlak Slovenskih železnic že leta uspešno združuje tri pomembne vsebine: predstavljanje in ohranjanje tehniške dediščine, železniško dejavnost v najširšem pomenu in turistične vsebine, vse skupaj začinjeno z veliko mero nostalgije po časih, ko je bilo življenje sicer manj udobno, pa zato počasnejše.

Voženj tega vlaka je toliko, kolikor je tehnično in organizacijsko sploh mogoče. Večinoma gre za prevoze zaključenih skupin po naročilu, za promocijske dogodke, zelo znane in priljubljene so vožnje »čuha puha« v času pred božičem in novim letom, od maja do oktobra pa so organizirane redne vožnje od Jesenic do Kanala oziroma Nove Gorice, ki jih skupaj s Slovenskimi železnicami organizira in trži turistični oddelek podjetja ABC Rent a car.

Prva letošnja takšna vožnja je bila v soboto, 5. maja z odhodom z Jesenic ob 8.50. Vsi vagoni vlaka so bili zasedeni – poleg domačih turistov so cel vagon zasedli tuji obiskovalci, predvsem Švedi, en vagon pa je bil namenjen povabljenecem, predstavnikom turističnih podjetij (hotelov, turističnih agencij, ...), ki bodo storitev ponujali svojim gostom, tako domačim kot tujim. Organizatorji so si močno oddahnilo, ker je bila tik pred vožnjo preklicana splošna požarna nevarnost, tako da je prvo vožnjo lahko opravila parna lepota v vsej svoji veličini. Ta je bila tudi sicer ves čas vožnje najbolj občudovana, fotografirana in sploh »ta glavna«.

Med vožnjo nam ni bilo dolgčas – že na Bledu, kjer organizatorji pričakujejo največje število letošnjih udeležencev izletov, so nas pozdravili z glasbo in plesom, manjkal pa tudi ni nadvojvoda

Franc Ferdinand, ki se očitno kar ne more načuditi lepoti in zanimivosti proge, ki jo je ponovno slovesno odprl na velikem praznovanju 100-letnice Bohinjske proge. Vožnjo do Kanala so nam

Vozovnice za muzejski vlak lahko kupite v Info centru v Ljubljani vsak dan od 5.30 do 21.30. Priporočamo, da pohitite, saj so nekatere vožnje že vnaprej razprodane. Za pravočasen prihod na Jesenice imate odlično zvezo iz Ljubljane ob 6.50 (prihod na Jesenice ob 8.10), za povratek pa vlak z Jesenic do Ljubljane ob 20.20 (prihod v Ljubljano ob 21.32).

popestrili spremljevalci, ki so vsak na svoj način skrbeli za dobro vzdušje, prekrasen pogled na pokrajino, pa tudi občasni obiski »wet spota« ali po domače – bife vagona. Prave izbruhe smeha pa je povzročalo tudi, kadar pred predorom kdo ni pravočasno zaprl okna in smo bili nenadoma vsi oviti v dim in saje.

V Kanalu so nas čakali avtobusi, s katerimi smo se odpeljali proti Goriškim Brdom. Seveda je imel vsak avtobus svojega vodiča, ki nam je predstavil zanimivosti tega dela Slovenije – v slovenskem ali tujem jeziku, pač glede na to, kakšne potnike je imel s seboj. Med potjo smo se ustavili v Gonjačah, kjer se s 23 metrov visokega razglednega stolpa

odpre čudovit razgled po celotnih Brdih vse do Furlanije, Julijskih Alp, Vipavske doline in Krasa. Za marsikoga poseben vtis pa je bila možnost, poskusiti in kupiti prve letošnje češnje in to celo po »človeški« ceni.

Po dobrodošlici, ki nam jo je izrekel sam župan, in kozarcu vina kot aperitivu smo v gradu Dobrovo kosili in se zabavali ob predstavi, ki so jo uprizorili naši spremljevalci. Po kosilu smo skozi vinograde (gredoč smo narabotali nemalo češenj z dreves med trtami) odšli v vinsko klet, kjer so nam razložili postopke pridelave vina in se pohvalili z neštetimi priznanji, ki so jih za različne vrste svojih vin dobili na velikih razstavah. Še malo časa za druženje in kakšen kozarec vina in že smo bili spet na poti – zdaj proti Novi Gorici, kjer smo točno nasproti trga, ki je bil prizorišče slovesnega praznovanja vstopa Slovenije v Evropsko unijo, spet vstopili na vlak.

Povratek je bil čas za druženje, pogovore in spoznavanja – kot bi

nostalgija, v katero je ovit muzejski vlak, potnike prestavila v tiste stare čase, ko so se ljudje pogovarjali še iz oči v oči in so si vzeli čas za druge. V pogovoru z navdušenimi švedskimi turisti smo skozi drugačne oči spoznavali svojo deželo in na koncu vsi skupaj – ponavadi že sredi predora – vpili »Zaprte okna – tunel!!!«, pa seveda »Skol« in »Na zdravje«. (Opažena je bila celo neka hudo radovedna in nadležna oseba, ki je z dvomljivim rezultatom skušala olajšati delo kurjaču, saj ji je uspelo v tisto žarečo luknjo vreči le dve ne preveč polni lopati premoga – kar pa seveda ni vplivalo na to, da se ne bi vso pot hvalila s črnimi rokami in na novo pridobljenimi mišicami ...).

In potem – Jesenice. Mahanje, pozdravljanje, zahvaljevanje. Obljube, da bomo še prišli, saj je izlet s tem vlakom, kot bi vzletel iz neskončnega niza hitenja ter obveznosti in ga preživel nekje čisto drugje in v čisto drugih časih.



Tudi letos muzejski vlak povezuje tehniško dediščino, železniško dejavnost in turistične vsebine.

Namerno povzročena škoda

Dobri poslovni rezultati niso odvisni samo od povečanega obsega dela v tovrnem in potniškem prometu, temveč tudi od višine stroškov. Prizadevamo si torej, da delo opravimo s čim manj stroški. Med stroške dela lahko štejemo tudi škodo, ki smo jo pri tem povzročili, bodisi iz malomarnosti ali namenoma. Poleg škode, ki jo povzročimo sami, pa poznamo še škodo, ki nam jo povzročajo drugi. Gre za razne oblike namerno povzročene škode, ki je najpogosteje storjena iz objestnosti, ali pa gre za vandalizem. Storilci so najpogosteje mladostniki.

Proti takšnim oblikam nasilja se borijo vse evropske železniške uprave. Zato pri mednarodni železniški zvezi UIC deluje združenje, imenovano COLPOFER. Od leta 2000 je tudi naše podjetje član tega združenja. Razreševanje in preprečevanje namerno povzročene škode je v posameznih železniških podjetjih različno, odvisno od sistema organiziranosti. V osnovi pa je cilj isti – kako preprečiti ali vsaj zmanjšati število primerov, predvsem pa škodo, ki je s temi dejanji povzročena. Zato skušamo pozitivne izkušnje, ki jih imajo tuje uprave, prenesti v naše okolje.

Glede na mesto nastanka lahko škodna dejanja razdelimo na škodo, povzročeno na vlakih, na postajnem območju in na odprti progi. Pri škodi na vlakih gre najpogosteje za namerno uničevanje opreme in naprav, neplačila vozovnic ali povzročanje zamude vlakom zaradi intervencij pri pretepih ali napadih na osebe.

Na postajnih območjih v zadnjem času opažamo povečano število tatvin, predvsem barvnih kovin (baker, aluminij) ter krajo nafte iz lokomotiv in vagonov cistern. Zaskrbljujoče je dejstvo, da so v nekaterih primerih pri tem udeleženi celo naši delavci. Škoda je zaradi tovrstnih krajev izjemno velika. Poleg tatvin nam veliko škode povzročajo popisi garnitur z grafiti, ki istočasno kazijo celostno podobo Slovenskih železnic.

Veliko je tudi poškodovanja zapornic na potnih prehodih. Poškodbe povzročajo nepazljivi vozniki osebnih vozil ali pa vandali, ki zapornice zvijejo ali uničijo njihov mehanizem. Zavedati bi se morali, da v tem primeru ne gre le za povzročeno škodo, temveč za resno ogrožanje varnosti in urejenosti prometa. Ko kritično govorimo o tako imenovanih nezavarovanih prehodih, bi morali vedeti, da bi z denarjem, ki porabimo za popraviljanje uničenih zapornic, lahko vsako leto za zapornicami opremili najmanj en potni prehod!

Čeprav se število namernih poškodb nenehno zmanjšuje, pa vseeno ne moremo biti povsem zadovoljni. Lani je bilo takšnih primerov kar 511, povzročena škoda pa znaša 426.160 evrov in je predvsem posledica skokovitega porasta tatvin.

Na Slovenskih železnicah si na več načinov prizadevamo za zmanjšanje števila namerno povzročenih škodnih dejanj. V prvi vrsti poskušamo, skupaj z organi pregona (policija, tožilstvo, sodišča), storilce škodnih dejanj identificirati, ovaditi in po sodni poti doseči povrnitev povzročene škode. To pa ni vedno lahko, saj se železniški delavci nočejo izpostavljati v nekaterih primerih vse bolj nasilnim kršiteljem, ki grozijo ali so se pripravljeno celo fizično spopasti. Tako pogosto ostanejo neodkriti ali pa zoper njih ni potrebnih materialnih dokazov za vložitev ovadbe. Priznati pa moramo, da so tudi nekateri železniški delavci brezbrizni do teh pojavov in ne izvajajo določil Pravilnika o notranjem redu na železnici.

Kaj torej še storiti, da bo teh škodnih dogodkov manj? Predvsem moramo še naprej dobro sodelovati s policijo s katero se sprotno dogovarjamo za nekatere skupne akcije. Vsako leto ob začetku in ob zaključku šolskega leta pripravimo akcijo Varna pot v šolo, ker se število kršitev na vlakih v tem času poveča. Policija je prisotna na vlakih in postajnem območju ob različnih prireditvah (na pri-



Vse več škode povzročajo grafiti.

mer Pivo in cvetje), redno spremlja mednarodne vlake ter vlake z navijači, v skladu z dogovori pa poveča prisotnost tudi na »kritičnih« vlakih in podobno. Policija je dolžna, da intervenira, ko je poklicana zaradi kršitve notranjega reda in miru. Poleg sodelovanja s policijo potekajo še nekatere druge preventivne akcije. Na postajah in vlakih so izobešeni izvlečki iz pravilnika o notranjem redu na železnici, pooblaščenim železniškim delavcem pa je bilo izdanih 3.080 izkaznic za vzdrževanje notranjega reda. Potnikom smo razdelili različne zloženke, kot so Bontonček, Varna srečanja ter Vandalizem – policija svetuje, ki pa po naši oceni niso imele zelenega odziva. Vsako leto vlakospremno in postajno osebje izobražujemo o varnosti ter izvajanju notranjega reda. Večkrat so, kot zunanji sodelavci, povabljeni na izobraževanje delavci policije, ki naše delavce poučijo, kako ravnati ob kršitvah notranjega reda.

Kljub preventivnim ukrepom ter zmanjšanju primerov namerno povzročenih škodnih dejanj in vandalizma ugotavljamo, da bi lahko stanje bistveno izboljšali še s sprejetjem nekaterih zunanjih, predvsem pa notranjih ukrepov. Uvesti bo treba takšen notranji nadzor, ki bo učinkovit in bo preprečil vsakršno odtujevanje železniškega premoženja. To bomo dosegli s kombinacijo poostrene notranjega

nadzora delovnih procesov, dobrim sodelovanjem s policijo, ureditvijo video nadzora ter s sodelovanjem profesionalnih varnostnikov. V primeru, ko so pri tatvinah udeleženi železniški delavci, je treba zoper njih uvesti najstrožje sankcije.

Vse garniture in vagoni bo treba, zlasti v nočnem času, zavarovati tako, da se prepreči popisovanje z grafiti. To pomeni določitev odgovorne osebe za varovanje in, v okviru možnosti, varovanje z video nadzorom. Vse poti na izpostavljenih območjih pa bi morali zavarovati s primernimi ograjami.

Na kritičnih vlakih, kjer prihaja do pogostih kršitev notranjega reda, predvsem pa uničevanja opreme ter napadov na osebje vlaka, je potrebno občasno ponovno uvesti pomoč poklicnih varnostnikov, kar se je v preteklosti že pokazalo kot dobra rešitev. Primerno bi bilo, da delujejo varnostniki tudi na kritičnih postajnih območjih, predvsem na večjih postajah, tako kot imajo urejeno nekatere tuje železniške uprave.

Verjamemo, da bi z doslednim izvajanjem sprejetih in predlaganih ukrepov naših delavcev, ob pomoči policije, varnostnikov in video nadzora ter ob povečanem notranjem nadzoru lahko zavarovali naše premoženje. Predvsem pa bi zmanjšali višino povzročene škode ter s tem tudi izboljšali poslovni rezultat. Za to smo odgovorni vsi železniški delavci.

V Bosno in Hercegovino odslej tudi ponoči

Po večletnih prizadevanjih za vzpostavitev nočne povezave med Sarajevom in Zagrebom ali Ljubljano smo končno dosegli ustrezen dogovor. Vsem, ki jih potovanje v Bosno in Hercegovino zanima, lahko z veseljem sporočimo, da je 16. aprila po dolgih letih premora ponovno začel voziti nočni vlak, in sicer na relaciji Zagreb-Sarajevo-Zagreb. Ponudba je posebej zanimiva za tiste, ki bi se na pot iz Slovenije želeli odpraviti že v petek po službi. Z vlakom EC Mimara (odhod iz Ljubljane ob 17.45) je v Zagrebu vzpostavljena prestopna zveza na že omenjen vlak Zagreb-Sarajevo. Tudi ob vrnitvi iz Bosne je vzpostavljena zveza na vlak EC Mimara, dodatno za potnike na Štajersko pa še na vlak EC 158 Croatia. Nova zveza je pomembna pridobitev tudi za potnike v tranzitu, ki iz

Bosne potujejo v Avstrijo, Nemčijo in Italijo.

Jutranja povezava z vlakom Lisinski ostaja nespremenjena (odhod iz Ljubljane ob 6.15, prihod v Zagreb ob 8.34). Po prestopu v Zagrebu lahko potnik nadaljuje potovanje z vlakom 397 Zagreb-Ploče, ki prispe v Sarajevo ob 18.05. Vrnitev iz Sarajeva je mogoča z vlakom 396 (odhod iz Sarajeva ob 10.27, prihod v Zagreb ob 19.47). V Zagrebu je treba spet prestopiti ter nadaljevati pot z vlakom Lisinski, ki prispe v Ljubljano ob 23.28.

Za vse, ki jim je jutranji odhod iz Ljubljane ob 6.15 prezgoden, kaže omeniti tudi dodatno povezavo s prestopanjem na postaji Strizivojna Vrpolje (brez prestopanja v Zagrebu). V tem primeru je treba odpotovati iz Ljubljane z vlakom 415 ob 8.35 in izstopiti

na postaji Strizivojna Vrpolje ob 13.51. Nadaljevanje poti je z vlakom B 259 ob 15.47, ki prispe v Sarajevo ob 21.39. Ob vrnitvi je pri tej povezavi odhod iz Sarajeva ob 7.14 z vlakom B 258, prihod v Strizivojno Vrpolje ob 12.28. Po prestopu je treba potovanje do Slovenije nadaljevati z vlakom 414 (odhod Strizivojna Vrpolje ob 15.00). Tudi v tem primeru prestopanje v Zagrebu odpade. Po prihodu v Ljubljano ob 20.31 je potnikom na razpolago še precej večernih vlakov do najrazličnejših krajev po Sloveniji.

Morda še nekaj o cenah. Za povratno potovanje Ljubljana-Sarajevo v 2. razredu na prevoznici Volinja, Dobrljin boste odšteli 60,80 evra. Če potujete do Banja Luke, stane povratna vozovnica 38,20, če potujete v Dobojo pa 46,20 evra. Železničarji

z izkaznicami FIP imajo na osnovi posebnega komercialnega sporazuma, ki so ga SŽ sklenile z ŽRS in ŽFBH, 75-odstotni popust na osnovno ceno, o čemer pa smo pred časom že pisali. Naše vabilo v Bosno torej velja tudi za železničarje, ki pa lahko s sabo na pot povabijo še koga ...

Vozni red vlaka 399 Zagreb-Sarajevo

| | | |
|------------|------|-------|
| Zagreb | - | 20.49 |
| Banja Luka | 1.05 | 1.09 |
| Doboj | 3.01 | 3.11 |
| Sarajevo | 6.11 | |

Vozni red vlaka 398 Sarajevo-Zagreb

| | | |
|------------|------|-------|
| Sarajevo | | 21.20 |
| Doboj | 0.13 | 0.38 |
| Banja Luka | 2.22 | 2.26 |
| Zagreb | 6.43 | - |

Nova akcija Friends&More

Skupaj z Italijanskimi železnicami smo za potnike iz Slovenije pripravili posebej ugodno ponudbo za letošnje poletje. Gre za vozovnico Friends&More, ki velja za dve osebi po načelu »plača eden, potujeta dva«. Tako bo možno od 1. junija do 15. septembra letos v dvoje potovati v Benetke za neverjetnih 25 evrov v eno smer oziroma za 50 evrov v obe smeri. Nakup vozovnic za vrnitev iz Benetk je mogoč že v Sloveniji. Število sedežev po tako ugodnih cenah je določeno za vsak vlak in za vsak dan posebej – to pomeni,

VOZNI RED Ljubljana-Venezia Santa Lucia-Ljubljana

Odhod Ljubljana: 10.28 ali 2.22

(dodatno od 25. junija do 2. septembra 2007 tudi ob 16.09)

Vrnitev Venezia Santa Lucia: 15.44 ali 21.27*

(dodatno od 24. junija do 1. septembra 2007 še ob 9.03)

* do vključno 9. 6.2007 vrnitev s postaje Venezia S.L. ob 21.04

Vse podrobnejše informacije dobite po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

da po tako nizkih cenah lahko potujejo le tisti, ki se prvi odločijo za nakup vozovnic. V avgustu je število tovrstnih vozovnic zelo omejeno, junija in julija pa jih je na voljo kar precej. Novica je

zanimiva tudi za tiste, ki morda načrtujejo iz Benetk potovati na dopust ali počitnice z ladjo ali letalom in si na tak način lahko znižajo stroške celotnega potovanja.

Glede možnosti potovanja v Italijo velja poudariti, da bo poleti nekaj sprememb. Ponovno bo začel voziti sezonski vlak Goldoni. Vlak bo na relaciji Venezia Santa Lucia vozil od od 24. junija do 1. septembra, v obratni smeri pa od 25. junija do 2. septembra. Desetega junija se bo spremenil tudi vozni red vlaka EN Venezia 241 (poznejši odhod s postaje Venezia Santa Lucia, krajši postanek na Opčinah ter nespremenjen vozni red na poteku SŽ).

Ana Tušar



Spoštovani imetniki šolskih mesečnih vozovnic, za poletje 2007 vam ponujamo dodatno ugodnost v ponudbi

ABONENT PLUS 2007

Šolska mesečna vozovnica za junij 2007, ki bo veljala tudi julija in avgusta.

Poleg tega boste imeli na podlagi izkaznice **K-18** in mesečne vozovnice za junij 2007 od junija do avgusta še 30 odstotkov popusta za neomejeno število potovanj na vseh drugih relacijah v notranjem prometu.

Šolsko mesečno vozovnico za junij 2007 kupite na vašem prodajnem mestu in veljala bo tudi julija in avgusta.

Na prodajnem mestu, kjer ste kupili mesečno vozovnico, lahko kupite tudi vozovnice s 30-odstotnim popustom za potovanje na kateri koli drugi relaciji v notranjem prometu od junija do avgusta 2007. Pogoj za to sta le veljavna izkaznica K-18 in mesečna vozovnica, ki ju morate predložiti pri nakupu.

Želimo vam prijetno potovanje!

Prizadevanja za povečanje deleža Slovenskih železnic

Potovanja Eurail naraščajo

V svetovni turistični industriji se beleži pozitiven trend rasti turističnih potovanj. Po podatkih Svetovne turistične organizacije UNWTO je bilo lanina svetovni rani zabeleženih 842 milijonov turističnih prihodov, kar pomeni 4,5-odstotno rast obsega turističnega prometa. Tudi letos naj bi se rast nadaljevala. Gibanja v svetovnem turizmu so tesno povezana tudi z rastjo obsega potovanj po ponudbi Eurail, kjer se je lani v primerjavi s prejšnjim letom povečalo število prepeljanih potnikov za 18 odstotkov, prihodek pa je bil večji za 17 odstotkov. Gre za skoraj 145 milijonov evrov, ki se razdelijo med evropska železniška podjetja. Skupaj je tako lani s ponudbo Eurail po evropskih železnicah potovalo dobrih 445.000 potnikov. Gre za potovanja po 24 evropskih državah, med katere od leta 2004 spada tudi omrežje Slovenskih železnic.

Ponudbo Eurail organizira in vodi podjetje Eurail Group G.I.E s sedežem na Nizozemskem, ki že od leta 1959 ustvarja ponudbo potovanj z vlaki in ladjami v Evropi, za prebivalce izven Evrope. Ponudba Eurail je torej namenjena za prebivalce držav Severne in Južne Amerike, Azije, Avstralije in Afrike, da spoznajo Evropo na najboljši način, to je z vlakom. Ponudba je zelo pestra in obsega naslednje osnovne variante:

Eurail Global Pass omogoča neomejeno število potovanj v izbranem časovnem obdobju po 18 evropskih državah.

Eurail Select Pass nudi možnost izbire potovanj v treh do petih evropskih državah v časovno izbranem obdobju.

Eurail Regional Pass je novejša ponudba, kjer so določene in sosednje evropske države povezane v tako imenovani »two-country pass« in je namenjena potnikom,

ki želijo v krajšem času spoznati določene dele Evrope.

Eurail National Pass je ponudba, namenjena za potovanje po le eni izbrani evropski državi.

Za potnike je sicer najbolj zanimiva ponudba Select Pass, s katero potuje približno 42 odstotkov potnikov, sledi ji Global Pass z 29-odstotnim deležem in Regional Pass z 22 odstotki potnikov. Prihodkovno je najbolj zanimiv Global Pass, kjer je leta 2006 povprečna cena potovanja znašala 473 ameriških dolarjev na potnika. Za Select pass je posamezni potnik plačal v povprečju 297 ameriških dolarjev. Gre za cenovno zelo zanimivo ponudbo, ki potnikom nudi tudi možnost izbire med prvim in drugim razredom. Pri tem je lani kar 60 odstotkov potnikov Eurail kupilo vozovnice prvega razreda.

Omeniti velja tudi razliko med Eurail in InterRail potovanji.

InterRail je namenjen za prebivalce evropskih držav, bistveno drugačna pa je tudi struktura potnikov. Potovanja Eurail pogosteje uporabljajo tudi starejši potniki ali družine, ki za ogled evropske celine namenijo tudi bistveno več denarja. Tukaj vlak pogosto nadomesti prenočevanja v hotelih, ti potniki pa zelo pogosto uporabljajo tudi ponudbo spalnikov.

Potovanja Eurail pomenijo tudi vedno večji delež mednarodnega potniškega prometa. Odločitev o pristopu k ponudbi Eurail je bila vsekakor pravilna, čeprav smo imeli pred tem tudi nekaj pomislekov. Pri odločitvi so nam zelo pomagale izkušnje in nasveti drugih železniških podjetij, predvsem manjših. Znano je namreč, da je ponudba Eurail tudi zaradi metodologije delitve prihodka zelo zanimiva in vzpodbudna za majhna železniška podjetja. Leta 2006 smo tako s potovanji



Obisk novinarjev in potovalnih agentov z Japonske v ljubljanskem Info centru.

po ponudbi Eurail dosegli nekaj manj kot 58.000 evrov prihodka. Dodatnih stroškov zaradi tega ni bilo, celotno trežnje namreč poteka v podjetju Eurail. Ocenjujemo, da lahko v naslednjih dveh letih pričakujemo tudi podvojitvev prihodkov. Znano je, da potniki Eurail svoja potovanja načrtujejo vnaprej in pri tem sledijo zlasti izkušnjam drugih potnikov ter obiskujejo tradicionalne turistične cilje po Evropi. Na odločitve za izbiro potovanja pa zelo vplivajo tudi nasveti lokalnih agentov. Zelo pomembna je torej promocija in osebno poznavanje posameznih držav. Zagotovo Slovenija na primer v ZDA in na Japonskem še ni dovolj znana, po drugi strani pa jo nepoznavalci še vedno uvrščajo na nemirni Balkan. V

potniškem prometu smo zato za letos pripravili več promocijskih dejavnosti za večjo prepoznavnost Slovenije. Tako smo marca sprejeli na obisk tudi skupino novinarjev in predstavnikov agentov. Poleg spoznavanja turistične ponudbe Slovenije, so bili zelo pozitivno presenečeni tudi nad ponudbo Slovenskih železnic. Še posebno jih je navdušilo gostoljubno osebje na vlakih. Druga pomembna aktivnost pa je organizacija letne skupščine Eurail, ki bo junija letos v Ljubljani.

Slovenske železnice zaenkrat sodelujemo v ponudbi Select Pass in Regional Pass. Skoraj zagotovo pa bomo prav na skupščini v Ljubljani dobili zeleno luč tudi za vstop v ponudbo Global Pass. To je pomemben dosežek, saj gre za

nekakšno ekskluzivo, za katero je treba imeti dobre argumente. Kot smo že omenili, je Global Pass tudi prihodkovno najbolj zanimiv, kar nam vliva še dodatni optimizem.

Za letos Eurail pričakuje od 14- do 15-odstotno rast potovanj, pri čemer bodo predvidoma še vedno prevladovali potniki iz Severne Amerike, ki jih je danes skoraj 52 odstotkov. Sledijo jim potniki iz Azije z dobrimi 25 odstotki (največ potnikov z Japonske in iz Koreje). V prihodnjih letih pričakujemo pravi potovalni »bum« potnikov iz Indije in s Kitajske, kjer Eurail intenzivno oglašuje svoje ponudbe.

Na koncu naj omenimo, da je podjetje Eurail Group G.I.E. letos prevzelo tudi vodenje ponudbe

Inter Rail. Čeprav nekateri niso bili navdušeni nad tem, pa je za dobre poslovne rezultate bistvenega pomena predvsem enotna, kvalitetna in usmerjena promocija. Glede na dosedanje delo pri ponudbi Eurail, kjer se je od leta 2002 do 2006 obseg dela skoraj podvojil, lahko pozitivne trende v bodoče pričakujemo tudi pri InterRailu.

Vse naštetu je zelo pomembno za potniški promet Slovenskih železnic, pa tudi za turizem v Sloveniji nasploh. Znano je, da so v turistično razvitih evropskih državah zelo pomembni tudi turisti-popotniki, ki potujejo z sredstvi javnega prometa. Takšen način potovanja pa je vedno pomembnejši, nenazadnje tudi zaradi varovanja okolja.

Z vlakom ugodno v Avstrijo in po Avstriji

Slovenske železnice smo v sodelovanju z Avstrijskimi železnicami za potnike iz Slovenije pripravile posebej ugodno ponudbo, ki bo veljala od 20. maja do konca letošnjega leta. Avstrijske železnice s posebno zgibanko *Z vlakom ugodno v Avstrijo in po Avstriji* želijo namreč potnikom iz Slovenije predstaviti prednosti različnih vrst kartic **ÖBB VorteilsCard** za tiste, ki pogosto potujejo. To še posebej velja za študente iz Slovenije, ki študirajo v Avstriji in jim izdatek za potne stroške močno bremeni bolj ali manj prazen žep, kartica ÖBB VorteilsCard pa je zanimiva tudi za druge segmente potnikov.

Na podlagi ustreznega dogovora med SŽ in ÖBB bomo torej tudi na Slovenskih železnicah distribuirali zgibanko *Z vlakom ugodno v Avstrijo in po Avstriji*, ta pa bo hkrati osnova za velike ugodnosti v železniškem prometu Slovenija-Avstrija in v notranjem prometu po Avstriji. Zgibanke bodo potni-

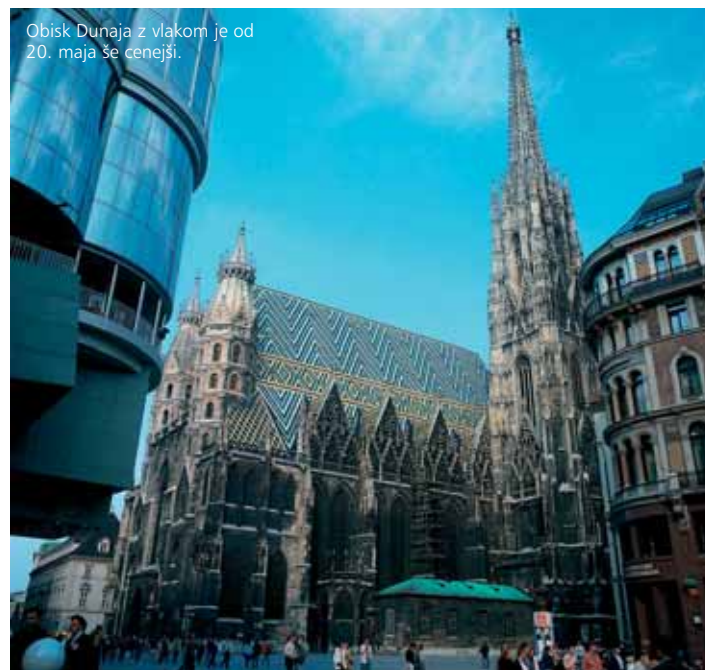
kom na voljo v PIC in Info centru Ljubljana, PIC in Info centru Maribor, v PIC in Info centru Celje, v PIC Koper, na postaji Jesenice ter nekaterih sejmih, na katerih bodo Slovenske železnice predstavile

svoje ponudbe.

Ob predložitvi posebnega ÖBB-VorteilsCard kupona, ki je del zgibanke, lahko vsak potnik kupi vozovnico s 45% popustom za dve vožnji (dve enosmerni ali

eno povratno potovanje) bodisi iz Slovenije v Avstrijo ali pa za potovanje po Avstriji. Če ugodnosti ponazorimo s konkretnimi podatki, naj povemo, da bo s kuponom ÖBB-VorteilsCard treba za relacijo Ljubljana-Salzburg za 2. razred plačati le 22,70 evra (namesto 41,20 evra), do Innsbrucka le 30,30 evra namesto 55 evrov in tako naprej. Vsi potniki, ki želijo kupiti vozovnico po teh pogojih, morajo poleg kupona izpolniti še info-odredek (tudi ta je del zgibanke) s svojimi osebnimi podatki in ga ob nakupu vozovnice oddati na prodajnem mestu.

Vozovnice bodo naprodaj na že omenjenih prodajnih mestih, poleg tega je v Avstriji za notranje relacije Avstrijskih železnic mogoč nakup vozovnic pri sprevodnikih; seveda je tudi v tem primeru potrebno predložiti kupon in info-odredek. Vse podrobnejše informacije so na voljo tudi po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si



Obisk Dunaja z vlakom je od 20. maja še cenejši.

Z vlakom na Vrbsko jezero

Vrbsko jezero (Wörther See) je največje jezero v celovski kotlini. Dolgo je 16,5 kilometra, široko v povprečju 1,2 kilometra, globoko pa do 84 metrov. Njegova obala je dolga približno toliko kot slovenska morska obala v Istri. Vrbsko jezero se poleti ogreje do 22 stopinj celzija, zato je primerno za kopanje. Kopaljšča ob jezeru so bila precej obiskana že v 16. stoletju, pravi turistični razvoj in izgradnja počitniških hotelov pa sta se začela v drugi polovici 19. stoletja, ko je bila zgrajena železniška proga med Beljakom in Celovcem, ki poteka v neposredni bližini obale. Do prve svetovne vojne so bile še vse župnije ob Vrbskem jezeru slovenske, danes pa obsega uradno dvojezično ozemlje južno obalo jezera in turistično središče Vrba (Velden), kjer danes uradno še štiri odstotke (to je okrog 300) prebivalcev govori slovensko. V Vrbi je tudi dvojezična osnovna šola.

Za enodnevni obisk Vrbskega jezera in Celovca z vlakom je najenostavnejše, da pred potovanjem na eni izmed mednarodnih železniških potniških blagajn v Sloveniji kupimo povratno vozovnico do Celovca, ki velja dva meseca, potovanje pa je mogoče tudi prekinjati. Za pot uporabimo hitre in udobne Inter City ali Euro City vlake in izstopimo na železniški postaji Vrba (Velden). Od tam se v dobrih petnajstih minutah hoje zlagoma spustimo do obale jezera v Vrbi, kjer je kopaljšča. Sedemo lahko na eno izmed turističnih ladij, ki med 7. majem in 7. oktobrom vozijo po Vrbskem jezeru. Še posebej zanimiva je vožnja s parnikom Thalia iz leta 1909. V Porečah (Pörtchach) se tudi lahko kopamo ali pa se vsaj sprehodimo po »cvetlični aleji«. Od obale jezera do železniške postaje v Porečah, kjer ustavljajo tudi Euro City vlaki, je dobrih petnajst minut hoje.

S turistično ladjo nadaljujemo plovbo in se izkrcamo na Otoku (Maria Wörth), ki pa je od 17.



Parnik Thalia iz leta 1909 čaka na potnike v Vrbi (Velden).

stoletja dalje samo še polotok, ker se je gladina Vrbskega jezera znižala. To je najlepši del Vrbskega jezera. Na Otoku sta božjepotna župnijska cerkev sv. Primoža in Felicijana in manjša »Zimska« ali »Rožnovenska« cerkev. Na Otoku je bil drugi najstarejši center pokristjanjevanja karantanskih Slovencev (prva je bila stolnica Gospe Svete,

verjetno pa je tu že pred 10. stoletjem nastalo tudi besedilo Brižinskih spomenikov – najstarejše ohranjeno besedilo v slovensčini. Z Otoka se lahko v dveh urah povzpne na razgledno goro Jedrovco (Pyramidenkogel), kjer stoji 54 metrov visoki razgledni stolp, s katerega je čudovit razgled na celotno Vrbsko jezero

465 metrov niže in na Koroško od Karavank do Visokih Tur. Z ladjo nadaljujemo potovanje do Krive vrbe (Krumpendorf). Od tam pa po 15-ih do 20-ih minutah hoje prispemo do istoimenske železniške postaje in sedemo na potniški vlak za Celovec, od koder se v Slovenijo vrnemo spet z Euro City vlaki.



Otok (Maria Wörth) ob Vrbskem jezeru.

Zadovoljstvo uporabnikov v tovornem prometu

Konec lanskega leta smo opravili anketo o zadovoljstvu uporabnikov s storitvami v tovornem prometu za leto 2005. Z njo smo hoteli predvsem pridobiti informacije o zadovoljstvu uporabnikov naših storitev. Anketo smo opravili tudi zaradi spremljanja kakovosti v sklopu doseganja standardov kakovosti ISO 9001, ki je del poslovnih načrtov tovornega prometa Slovenskih železnic.

V anketo smo vključili uporabnike, ki so leta 2005 prepeljali vsaj 1.000 ton blaga. Uporabnike smo razdelili na tako imenovane velike uporabnike (tiste ki so na SŽ prepeljali 10.000 ton in več) in na male uporabnike (tiste ki so prepeljali manj kot 10.000 ton blaga), ter na tuje (s sedežem podjetja zunaj Slovenije) in domače uporabnike.

Na anketo se je odzvala četrtnina pozvanih k sodelovanju, kar je



za 9 odstotkov manj kot leto poprej. V analizo je bilo vključenih 60 anketirancev, ki so leta 2005 prepeljali skupaj 5,3 milijona ton blaga, kar pomeni 32 odstotkov vsega prepeljanega blaga oziroma 28 odstotkov transportnih prihodkov našega tovornega prometa.

V primerjavi z letom 2004 smo dosegli 4-odstotno splošno povečanje zadovoljstva in tako dosegli 93-odstotno zadovoljstvo anke-

tiranih uporabnikov. Zanimiv je podatek, da se je pri 41 odstotkih anketiranih zadovoljstvo glede na leto 2004 povečalo, pri 14 odstotkih anketirancev pa se je zadovoljstvo zmanjšalo. Na splošno nezadovoljni so bili le štirje domači uporabniki.

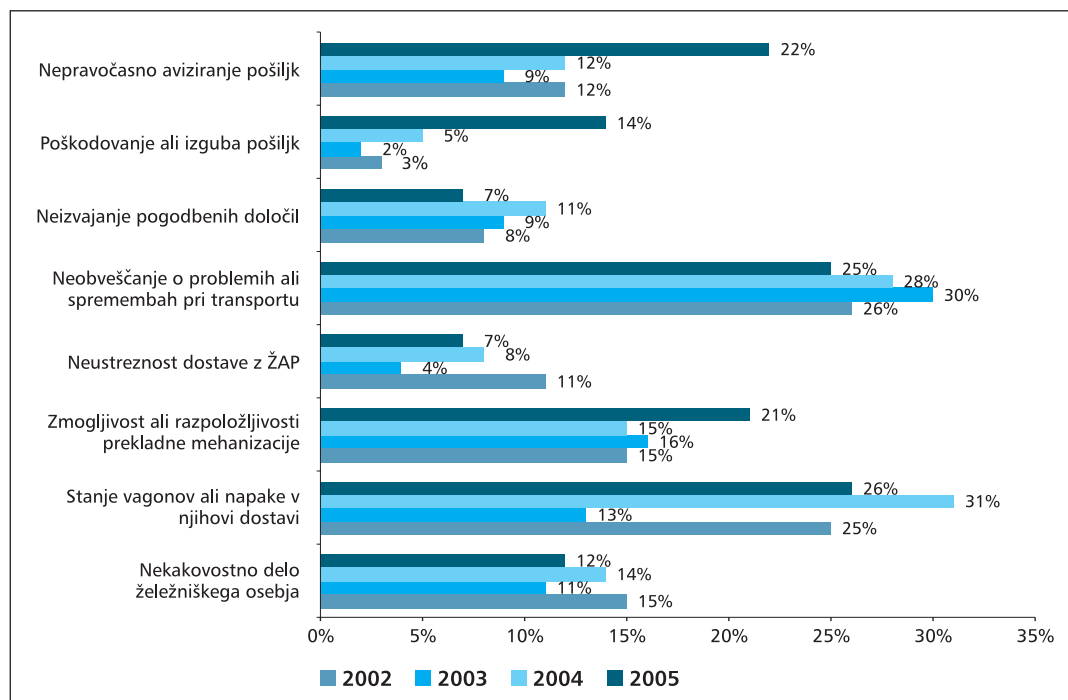
Na vprašanje, kako so uporabniki zadovoljni s pričakovanim, smo prav tako dobili zelo pozitivne odgovore. Na sedemstopenjski

lestvici je 92 odstotkov vprašanih odgovorilo, da so zadovoljni do veliko boljše zadovoljni s pričakovanim. Glede na leto 2004 smo dosegli 9-odstotno rast. Nezadovoljnih s pričakovanim je bilo le pet domačih uporabnikov. Obseg prevozov je glede na leto 2004 povečalo 28 odstotkov anketiranih. Prevoze je povečalo 22 odstotkov bolj zadovoljnih in kar 50 odstotkov manj zadovoljnih uporabnikov. Hkrati je pet anketiranih nezadovoljnih domačih uporabnikov navedlo nezadovoljstvo kot vzrok zmanjšanja prevoza blaga z vlaki Slovenskih železnic.

Najpogosteje omenjeni kritični dogodki, ki so v letu 2005 negativno vplivali na zadovoljstvo anketiranih podjetij, so neobveščanje o težavah oziroma o spremembah v transportu (med manj zadovoljnimi je to kar 88-odstotni delež), stanje vagonov ali napake pri njihovi dostavi (naročeni vagoni so nepravčasno dostavljeni ali so napačni oziroma vagonov zaradi pomanjkanja ni možno naročiti), nepravčasno aviziranje pošiljk, poškodovanje ali izguba pošiljk ter zmogljivost oziroma razpoložljivost prekladalne mehanizacije. Negativni vpliv teh dejavnikov se je glede na večletno povprečje povečal.

Z reševanjem težav je bilo zadovoljnih 78 odstotkov anketirancev oziroma 5 odstotkov več glede na leto 2004. Nezadovoljnih do popolnoma nezadovoljnih je bilo osem domačih in štirje tuji uporabniki.

Med najbolj pogoste pozitivne pripombe anketirancev sodijo pripombe, ki se nanašajo na delo osebja (komunikativnost, ustrežljivost, sodelovanje in hitrost reševanja težav), sodelovanje Slovenskih železnic (pri izrednih



pošiljkah in prevzemu le teh ter hitremu sklepanju pogodb), in delo z vagoni.

Zadovoljstvo odjemalcev smo podrobneje merili izvedli na treh ravneh: splošni, faktorski in ravni posameznih kriterijev. Za vrednotenje zadovoljstva smo uporabili sedemstopenjske lestvice zadovoljstva in tako neposredno merili raven zadovoljstva s posameznimi elementi železniške transportne storitve. Kriterije, ki smo jih uporabili za vrednotenje zadovoljstva, smo razdelili na štiri vsebinske sklope:

- zadovoljstvo s servisom in prodajnimi aktivnostmi,
- zadovoljstvo z generičnimi lastnostmi storitve obveščanja o transportu,
- zadovoljstvo z delom kontaktnega osebja v prodaji in na postaji ter
- zadovoljstvo z varnostjo transporta in kakovostjo vagonov oziroma transportnih sredstev.

uporabnikovim zahtevam. Kar najbolj sta na zadovoljstvo glede transportnih značilnosti vplivala ustrezna dostava vagonov in transportnih sredstev (število in vrsta vagonov oziroma kontejnerjev, čas) in dispozicija praznih vagonov. Med domačimi in tujimi uporabniki obstajajo razlike v zadovoljstvu s časom transporta, zanesljivostjo transporta in dostave, varnostjo transporta, kakovostjo vagonov in transportnih sredstev ter prilagojenostjo transportnih storitev zahtevam uporabniku. Z navedenimi elementi so bili v letu 2005 tuji uporabniki veliko bolj zadovoljni kot domači. Tudi med velikimi in malimi uporabniki se pojavljajo razlike v zadovoljstvu s posameznimi elementi, kjer se ocene zadovoljstva razlikujejo tudi do 15 odstotkov. Izjemi sta le prilagodljivost transportnih storitev zahtevam uporabnika, ter ustreznost dostave vagonov in

vanjem pri logističnih rešitvah in transportu prodajnega osebja. Razlike v zadovoljstvu informiranja med različnimi uporabniki so pokazale, da so tuji uporabniki deloma, veliki pa v celoti, bolj zadovoljni z obveščanjem kot domači in mali uporabniki.

V anketiranih podjetjih so bili z obveščanjem v povprečju enako zadovoljni kot leta 2004. Leta 2005 je bilo slabše ovrednoteno obveščanje o težavah ali spremembah pri transportu, saj delež uporabnikov zadovoljnih z obveščanjem ni presegel 75 odstotkov in s tem ni dosegel zelenega cilja 85 odstotkov. Ker je lani pogostejše prihajalo do težav, ki so povzročale podaljševanje časa transporta in zniževale zanesljivost transporta ter ustreznost dostave vagonov in transportnih sredstev, to verjetno še dodatno povečuje zahteve uporabnikov na področju sprotnega obveščanja o statusu

čal delež zadovoljnih uporabnikov z natančnostjo obračuna prevoznih stroškov. Vztrajno se približujeta zelenemu cilju 85 odstotkov zadovoljnih anketirancev tudi reševanje težav pri motnjah v transportu ter hitrost pri obravnavi in reševanju reklamacij, zadovoljstvo s korektnostjo reševanja reklamacij pa ostaja nespremenjeno. V povprečju so bili tuji in mali uporabniki bolj zadovoljni s prodajnimi aktivnostmi kot veliki in domači.

V primerjavi z našo raziskavo za leto 2004 se je pri domačih uporabnikih pomembno zvišalo zadovoljstvo z ustreznostjo dostave vagonov in transportnih sredstev (s 70 na 89 odstotkov), kar je zlasti razveseljivo, ker je med letoma 2003 in 2004 ta ocena padla za kar 20 odstotkov. Glede na leto 2004 se je izboljšala tudi dispozicija praznih vagonov za 19 odstotkov, medtem ko se je zadovoljstvo glede varnosti transporta zmanjšalo za 14 in se ustavilo tik pod načrtovano mejo 85 odstotkov.

Pri tujih uporabnikih je zadovoljstvo najbolj upadlo pri obveščanju o težavah oziroma spremembah v transportu; temu dejavniku sledita korektnost pri obravnavi pritožb ter kakovost vagonov in transportnih sredstev. Hkrati se je zadovoljstvo glede varnosti transporta povzpelo do 100 odstotkov. Zadovoljstvo tujih uporabnikov je slabše predvsem glede ustreznosti dostave vagonov in transportnih sredstev, dispozicije praznih vagonov ter znanja in usposobljenosti železniškega postajnega osebja, saj le to upada že drugo leto zapored. Zadovoljstvo s posameznimi elementi transportne storitve se je v letošnjem letu povečalo. Če je leta 2004 veljalo, da so anketiranci zadovoljni s posameznimi elementi transportne storitve ovrednotili slabše, je bilo v zadnji anketi za leto 2005 mogoče zaznati rahlo rast deleža zadovoljnih odjemalcev. Porast je bilo zaznati predvsem na področju osnovnih značilnosti transporta, prodajnih storitev kontaktnega osebja in servisno – prodajnih aktivnosti.



Z osnovnimi značilnostmi transporta je bilo v povprečju zadovoljnih 89 odstotkov uporabnikov, kar je v povprečju za štiri odstotne točke več kot v preteklem letu. Med osnovnimi značilnostmi transporta so bili anketiranci manj zadovoljni le z varnostjo transporta (brez poškodb, brez izgub) in prilagodljivostjo transportnih storitev

transportnih sredstev, kjer ocena odstopa le za 1 odstotek. Zadovoljstvo z delom postajnega in prodajnega osebja je ostalo v okviru prejšnjega leta. V obeh primerih smo ponovno presegli cilj 85 odstotkov zadovoljnih odjemalcev. Anketiranci so bili najbolj zadovoljni z dosegljivostjo in razpoložljivostjo postajnega železniškega osebja ter s sveto-

njihovih pošiljk. Z obstoječim sistemom obveščanja naših uporabnikov te potrebe še vedno nismo uspeli v celoti zadovoljiti, med tem, ko je razpoložljivost in dosegljivost informacij o transportu ravno nasprotna, saj je na lestvici zadovoljstva uporabnikov pridobila štiri odstotke. Na področju prodajnih aktivnosti se predlani najbolj pove-

Posodobitev proge Pragersko – Ormož

Eden večjih projektov, ki trenutno poteka na Slovenskih železnicah, je posodobitev železniške proge Pragersko – Ormož (projekt A). O podpisu pogodbe med Javno agencijo za železniški promet RS (AŽP) in konzorcijem, ki ga vodi SŽ – ŽGP Ljubljana d.d., smo poročali v prvi letošnji Novi progi št. Od podpisa pogodbe je minilo pet mesecev, zato smo povprašali vodjo projekta Dejana Jurkoviča z AŽP, kakšno je trenutno stanje na projektu.

Dela so se začela v začetku leta 2007 in potekajo v skladu z generalnim planom na večini predvidenih lokacij: na postajah Kidričevo, Ptuj in Moškanjci ter na izogibalščih Cirkovce in Cvetkovci. Gradnja mostu čez Pesnico in sanacija zidov se bosta začela v drugi polovici leta, ureditev postaje Ormož pa je načrtovana v naslednjem letu. Na postaji Kidričevo in Moškanjci se pripravlja spodnji ustroj in polagajo peronski elementi, gradita se podhoda in poteka sanacija podvoza v Kidričevem. Na postaji Ptuj je zgornji ustroj proge že obnovljen razen zaključnih del (sproščanje, končne regulacije).



Takole je sredi maja izgledalo gradbišče v Kidričevem ...

Zaradi gradnje podhoda so v tire vgrajeni trije provizoriji, izvajajo se betonska dela na podhodu. Na vseh treh postajah se polagajo peronski elementi, predstavljajo se SVTK naprave in ureja vmesno zavarovanje z SV napravami za zagotovitev varnega odvijanja železniškega prometa. Na obeh postajališčih, Cirkovce in Cvetkovci, se pripravlja spodnji ustroj za prehitevalni tir in povezovalne ceste, izvaja se zaščita plinovoda in prestavitve SVTK kablov.

Večina zaključnih del bo potekala oktobra in novembra, razen sanacije zidov in gradnje mostu čez Pesnico, izvedba katerih se bo nadaljevala v leto 2008. Trenutno je obračunanih 13,7 odstotkov del, letos je v planu predvidena izvedba dobrih 60 odstotkov vseh pogodbenih del. Za prihodnje leto so načrtovana celotna dela na postaji Ormož, gradnja mostu čez Lešnico, dokončanje objektov začelih v letošnjem letu in sanacije zidov. Gradbeni nadzor opravlja konzorcij podjetij, ki ga vodi DIS Consulting d.o.o. iz Ljubljane. V okviru pogodbe izvaja tudi testno ozirom super kontrolo nad izvedenimi deli in zagotavlja varnostnega koordinatorja.

Slovenske železnice smo neposredno vključene v dela na SVTK področju in zagotavljamo varnost prometa (zapore, zagotavljanje potrebnih tirnih kapacitet za gradnjo, vpisovanje zapor, sodelovanje v komisijah za fazne tehnične preglede, in drugo). Dejan Jurkovič pravi, da je sodelovanje z vsemi službami na Slovenskih železnicah zadovoljivo, saj nas žene skupni cilj, to je posodobiti javno železniško infrastrukturo.



... ter na postajališču Cirkovce, kjer nastaja novo izogibalšče.

Vrednost projekta je 36,25 milijona evrov z davkom na dodano vrednost. Del sredstev za izvedbo projekta (14,51 milijona evrov) je AŽP pridobila iz Kohezijskih skladov Evropske unije, preostala sredstva pa se bodo črpala iz slovenskega državnega proračuna. Načrtovana posodobitev železniške proge Pragersko – Ormož obsega rekonstrukcijo štirih postaj (Kidričevo, Ptuj, Moškanjci, Ormož) s predvidenim podaljšanjem tirov na koristno dolžino 750 metrov z ustrezno zamenjavo kretnic in izvenivojskim dostopom na novozgrajene potniške perone, izgradnjo dveh novih izogibalšč (Cirkovce in Cvetkovci), na katerih bo možno križanje vlakov, s čimer bo povečana zmogljivost proge. Projekt vključuje tudi obnovo podpornih zidov na delu železniške proge med Veliko Nedeljo in Ormožem, gradnjo dveh novih dvotirnih mostov (čez potok Pesnico in Lešnico), enega podhoda izven območja postaj (pred Ormožem) ter sanacijo cestnega podvoza v Kidričevem. V okviru pogodbenih del bo na območju izgradnje izogibalšča Cirkovce in Cvetkovci po ureditvi povezovalnih cest ukinjenih pet nezavarovanih nivojskih prehodov, trije pa bodo dodatno zavarovani z avtomatskimi zapornicami. Z izpolnitvijo zastavljenega projekta bodo na obnovljenih odsekih zagotovljeni osni pritisk 22,5 tone, svetli profil UIC-B ter največja hitrost 160 kilometrov na uro.

Prizadevanja lastnika so podlaga za razvoj Slovenskih železnic



dr. Peter Verlič
Predsednik nadzornega sveta SŽ

Dr. Peter Verlič, državni sekretar na prometnem ministrstvu, je od 3. februarja 2005 predsednik nadzornega sveta, glede na različne naloge, ki jih je opravljal v našem podjetju, pa po duši verjetno vsaj malo še vedno železničar. Prosili smo ga za pogovor o njegovem delu v nadzornem svetu in odnosu države do našega podjetja.

Slovenske železnice so veliko podjetje, ki združuje najrazličnejše dejavnosti in interese. Je delo v nadzornem svetu naporno?

Priznati moram, da kljub mojim izkušnjam z delom na Slovenskih železnicah pred prevzemom te funkcije res nisem pričakoval, da bo delo tako naporno. Toda ocenjujem, da je sestava nadzornega sveta tako dobra, da lahko svoje delo opravljamo zelo tvorno. Razprave res znajo biti precej dolge, a v njih nikoli nismo izgubljali časa, temveč je šlo vedno za kompleksnost sistema, ki pogosto zahteva poglobljeno razpravo. Ukvarjati pa smo se in se še moramo z nelahkimi temami – z zakonodajo, s težavami v poslovanju ... Posebej težavno je bilo obdobje odstopa nekdanjega generalnega direktorja, zaradi česar smo doživeli tudi nekaj kritike. Toda še enkrat moram poudariti, da nadzorni svet ne more ocenjevati osebnih razlogov za odstop. Naj povzamem – prepričan sem, da delamo dobro, kar se tudi že nakazuje v razvojnih možnostih Slovenskih železnic.

Kako pravzaprav vidite nalogo nadzornikov? Kot nadzor podjetja, morda pomoč vodstvu?

To vprašanje mi kar pogosto zastavljajo. Predvsem moramo vedeti, da nadzorni svet ne vodi poslovanja družbe, temveč ga nadzira. Predsednik nadzornega sveta ne more voditi podjetja. To je naloga generalnega direktorja in posloводства. Nadzorniki pa delo posloводства nadziramo in mislim, da to nalogo dobro opravljamo. Seveda si ob težavah Slovenskih železnic vsak od članov nadzornega sveta s svojimi dolgoletnimi izkušnjami želi tudi prispevati k reševanju težav s svojimi predlogi. A naša osnovna vloga ostaja nadzor poslovanja in zagotavljanje vseh zakonskih pogojev za poslovanje podjetja.

Državni zbor je konec januarja sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu. Kakšna je vaša ocena prednosti, ki jih Slovenskim železnicam prinaša novi zakon?

Novi zakon predvsem v naš železniški sistem ponovno uvaja red. Končno vsi akterji vedo, kakšne so njihove naloge, pristojnosti in odgovornosti. Tovrstna nejasnost je bila bistvena slabost prejšnjega zakona. Posebnost, ki ni bila skladna z evropsko prakso, je bila delitev na upravljavca in pooblaščenega upravljavca javne železniške infrastrukture, kar je ustvar-

jalo zmedo in pomenilo potencialno težavo na varnostnem področju. Z novim zakonom so Slovenske železnice prevzele upravljanje železniške infrastrukture. Imajo torej nove pristojnosti, a tudi odgovornosti. Zakon določa 90-dnevni rok nove razmejitve pristojnosti, tako da bo že junija začela delovati tudi nova direkcija, ustrezni postopki pa že potekajo na Agenciji za železniški promet in na Slovenskih železnicah. Pričakujem, da bodo vsi ti akterji znali poiskati sinergijo, ki bo pripeljala tudi do racionalizacije procesov, ki se sedaj nemalokrat podvajajo.

Veliko govora je bilo tudi o ustreznosti enovite organiziranosti Slovenskih železnic v skladu z novim zakonom ...

Treba je povedati, da direktiva Evropske unije zelo jasno določa, da se funkcije vodenja prometa, upravljanja infrastrukture in prevoznitva lahko ločijo znotraj organizacijskih enot ali pa kot ločena podjetja. Novi zakon pomeni izpolnitev direktiv EU, transparentnost poslovanja pa zagotavlja ločeno računovodstvo. Poraba vsakega evra davkoplačevalskega denarja mora biti jasno dokazana, kar določa tudi zakon. Zavedati se moramo, da so Slovenske železnice majhno podjetje, kjer deljenje med seboj povezanih proizvodnih funkcij lahko povzroči le težave. Kolo in tirnica sta med seboj neločljivo povezana, kar mora odraziti tudi zakonodaja. Z vidika države in naših zavez do Evropske unije pa je zelo pomembno, da novi zakon tudi omogoča prost dostop do železniške infrastrukture. Mislim, da je enovita oblika organiziranosti podlaga za to, da se bodo Slovenske železnice lahko kosale s konkurenco, ki se nedvomno ne bo izognila slovenskim tiram. Pravilnost našega razmišljanja potrjuje tudi pismo Jacquesa Barrota iz Evropske komisije, ki je pred kratkim osebno pisal ministru za promet in se mu zahvalil za izpolnjeno obljubo, da bo zakonodaja pravočasno sprejeta. Hkrati ga je obvestil, da so vsi postopki za vložitev tožbe proti Sloveniji ustavljeni.

Evropske direktive določajo tudi, da naj država nacionalnemu operaterju omogoči dobro štartno pozicijo za enakovirno konkuriranje na odprtem evropskem prevoznem trgu. Kakšni so ukrepi vašega ministrstva?

Neposredno se ti ukrepi kažejo v treh pogodbah za opravljanje gospodarskih javnih služb. Naš cilj je, da stanje na tem področju uredimo s sklepanjem večletnih pogodb. To je tudi praksa drugih evropskih železnic. Sam kakšen način v celoti podpiram, saj so večletne pogodbe zagotovilo za dolgoročneje načrtovanje vzdrževanja, investicij in nenazadnje za stabilnost delovanja sistema. Pričakujem, da se bodo v kratkem začela pogajanja glede teh pogodb z ministrstvom za finance. Drug pomemben segment je javni potniški promet, ki smo ga v resoluciji o prometni politiki uvrstili zelo visoko. Na ministrstvu Slovenske železnice vidimo kot hrbtenico sistema javnega železniškega prometa. Predlagali bomo ustanovitev centra javnega železniškega prometa, znotraj katerega bi oblikovali ustrezne vozne rede in enotno vozovnico. Kot omenjeno bodo nosilno vlogo prevzele Slovenske železnice, avtobusni promet pa bo pomenil bočno napajanje vlakov. Gre za sistem, ki je v tujini že dodobra uveljavljen. Skušali bomo najti tudi dodaten denar za nakup novih vozniških sredstev. Posebna naloga države pa je posodobitev petega in desetega koridorja. Resolucija o nacionalnih razvojnih programih v ta namen opredeljuje okrog devet milijard evrov. Peti in deseti koridor bosta nadgrajena za hitrosti najmanj 160 kilometrov na uro in za osne pritiske 22,5 tone. To je projekt, ki bo vplival tudi na boljše zmogljivosti tovornega prometa. Zavedati pa se moramo, da bodo ti ukrepi dobrodošli tudi za druge železniške prevoznike. Na posodobitev infrastrukture se bodo zato morale ustrezno pripraviti tudi Slovenske železnice in v tej luči me veseli usmeritev novega generalnega direktorja, ki je že napovedal premik od prevoznika k logistu.

Okrog 4,27 milijarde evrov za omenjene posodobitve na ministrstvu pričakujete od javno-zasebnega partnerstva. Na

kakšen način boste to dosegli?

V skladu z novo zakonodajo moramo pri vsaki investiciji, večji od petih milijonov evrov, financiranje najprej iskati z javno-zasebnim partnerstvom. Ne moremo pričakovati, da bo država lahko s proračunskimi sredstvi pokrila celoten investicijski cikel in sredstva javno-zasebnega partnerstva bodo še kako dobrodošla. Glede na zelo dobro geostrateško lego Slovenije na križišču dveh koridorjev in na pomen Luke Koper sem prepričan, da bo zasebni sektor pokazal interes za vlaganje, ki ga je zaznati že danes. Podrobnosti pa bodo seveda stvar pogajanj.

Ena od letošnjih tem, ki bodo pomembno vplivale na poslovanje Slovenskih železnic, je gotovo predvidena višina uporabnine. Kako potekajo pogovori?

Kriteriji za določitev uporabnine so znani in so enaki za vse prevoznike. Poznamo slabo stanje naše infrastrukture, zato menim, da zanjo ne moremo zaračunati celotne uporabnine. Ta naj bi za tovorni promet Slovenskih železnic znašala okrog 9,6 milijona evrov, medtem ko za potniški promet ni predvidena. Na ministrstvu se zavzemamo za to, da bi tovorni promet Slovenskih železnic plačal uporabnino v višini 1,7 milijona evrov, kar je še vedno še enkrat več, kot so Slovenske železnice plačale lani.

Nekakšna klasika je vprašanje gradnje drugega tira med Koper in Divača ...

Državni lokacijski načrt za drugi tir že imamo, žal pa je bila pri umeščanju v prostor v preteklosti narejena napaka, saj se ni upoštevalo dvotirnosti nove povezave. Zato smo v sedanji sestavi Ministrstva za promet takoj začeli s spremembami tega načrta, v katerega smo vključili novo dvotirno povezavo, pri čemer ne gre za velike spremembe prvotnih načrtov. Skupaj z italijanskim prometnim ministrstvom pa smo podpisali pismo o nameri, v katerem smo določili, da sta progi Trst-Divača in Koper-Divača čezmejna projekta. To pomeni prednostno obravnavo v sklopu Evropske unije in tudi možnost za več evropskih sredstev.

Kdaj torej nova proga?

Mejniki dograditve nove povezave je leto 2015, pred tem letom tudi glede na italijanske načrte ne pričakujemo priključka italijanske proge na slovenski del petega koridorja. Toda raje kot le o gradnji nove povezave Koper-Divača govorim o prenovi petega koridorja. Samo nova proga do Divače ni dovolj, posodobiti bo treba tudi progo od Zidanega Mosta naprej. Letnica 2015 je tako predvideni rok za celovito modernizacijo celega petega koridorja. Gradnjo nove dvotirne proge Koper-Divača bi lahko začeli že prihodnje leto. Vlada se je s svojimi razvojnimi projekti zavezala, da želi posodobiti naše proge, kar je edino smiselno in nujno. V obdobju odpiranja evropskega železniškega trga časa za čakanje nimamo več. Zato 2015 ni le realna, temveč edina letnica.

Bi za konec lahko še na kratko ocenili razvojne možnosti Slovenskih železnic?

Predvsem pričakujem, da bo poslovodstvo v kratkem času pripravilo poslovni načrt, v katerem bodo opredelili svoje videnje razvoja. Potem bo morala slediti priprava strateškega načrta poslovanja. Novi generalni direktor je že napovedal ambiciozne načrte s širitvijo na logistično področje. Hkrati z notranjimi ukrepi ta sistem lahko postane zgodba o uspehu. Želim si, da bi po sprejetju poslovnega načrta na nadzornem svetu o razvoju Slovenskih železnic spregovorila tudi skupščina, torej vlada. Država bo z obsežnimi investicijami vsekakor prispevala svoj delež. Samo podjetje pa bo moralo vzporedno s povečano avtomatizacijo tudi prilagoditi procese dela ter realno oceniti potrebno število delavcev, seveda ob upoštevanju socialnega dialoga. Zavedati se moramo, da noben zakon ali investicija sama po sebi ne moreta rešiti Slovenskih železnic. Prizadevanja lastnika pa so nedvomno podlaga, na kateri Slovenske železnice lahko gradijo.

ÖBB: 12,6 milijonov evrov za izboljšanje kakovosti na postajah

Uspešni program Žarišče kakovosti – postaja

Avstrijske železnice bodo tudi letos na postajah izvajale ukrepe za nadaljnje povečanje kakovosti. »Kot vrata v mesto ali občino mora postaja postati prijetno središče in bistveno povečati svoj ugled. Na podlagi številnih anket strank poznamo potrebe naših strank. Pogosto so samo »malenkosti«, ki zadostujejo, da zado- stimo željam strank. Cilj je stalno zagotavljanje čim boljšega videza naših postaj. V petih letih želimo na tem področju biti med tremi

najboljšimi podjetji za infrastrukturo v Evropi. Program *Žarišče kakovosti – postaja* ima za nalogo bistveno izboljšati splošno udobje na potniških postajah, informacijske označbe in oznake poti ter predvsem varnost potnikov,« razloži Peter Klugar, direktor družbe za infrastrukturo pri ÖBB. Težišče programa *Žarišče kakovosti – postaja* za povečanje kakovosti opreme na postajah opravlja, tako kot lani, ÖBB Infrastruktura. »S programom kakovosti, ki se je

začel v letu 2005, smo na izbranih postajah in posebnih progovnih odsekih začeli z izboljšanjem standardov opreme, da bi povečali zadovoljstvo strank,« pravi Klugar. Postaje so bile izbrane na podlagi števila potnikov, notranje analize kakovosti in ocenjevanj strank. Opravljenih je bilo 1.000 intervjujev glede opreme na postajah in prijaznosti postaj do strank. Okroglih 12,6 milijona evrov bo letos namenjeno za povečanje udobja, optimizacijo informiranja

in varnost. Za **boljše informiranje potnikov** bodo adaptirali ali na novo postavili statični sistem za označevanje poti na 70 potniških postajah (na primer nove označbe poti, med drugim, na dunajski predmestni prog, postajah Amstetten, Lustenau, Wiener Neustadt) oziroma dinamični sistem za označevanje poti (na primer zasloni) na 13 potniških postajah (med drugim na postajah Bregenz, Villach, Purkersdorf). Različna dela za **izboljšanje videza postaj** (pleskanje in druga dela) bodo potekala na 158 potniških postajah, med drugim na postajah Feldkirchen, Bruck/Leitha, Berndorf, Kufstein in Lustenau). Poteka že nabava sodobnih klopi za sedenje za 20 postaj, med katerimi bodo tudi Mürzzuschlag, Semmering in Villach in 650 košev za smeti za 100 postaj.

Ukrepi za **povečanje varnosti na postaji** obsegajo namestitve naprav za video nadzor in stebrov za klic v sili na 50 postajah, okrepljeno sodelovanje z organi za varnost v Avstriji in svetovalno službo kriminalne policije ter pripravo drugih ukrepov skupaj z občinami in upravnimi organi.

Za stranke z omejeno zmogljnostjo gibanja bodo ÖBB kupile kar 50 novih dvigal za invalidske vozičke in deset vozičkov za prevoz zdravstveno oslabljenih strank od postaje do vlaka.

Na postajah bo kajenje omejeno na določeno območje postaje. Projekt *Postaje brez kajenja* je bil zelo uspešno opravljen v skladu z željami strank – 74 odstotkov anketiranih se je namreč opredelilo za splošno **prepoved kajenja**. Od 1. januarja 2006 velja na vseh avstrijskih postajah prepoved kajenja.



Nakupovalno središče na ŽP Linz.



Primer urejenega perona z vlakom EC.

nja, na vseh večjih postajah pa so posebej označena območja za kadilce, ki so pred vhodom ter na večjih postajah dodatno na peronih. Ukrepe za zagotovitev postaj brez kajenja so stranke zelo pozitivno sprejele, pa tudi

kadilci so ukrep sprejeli z razumevanjem.

Še letos bo na pilotni progi Kufstein-Brenner nameščen **samodejni sistem za informiranje potnikov AURIS**. Velika prednost za stranke je samodejni

prikaz relevantnih informacij o vlaku na prikazovalnikih na peronih, monitorjih oziroma preko zvočnikov na peronu. Sistem samodejno prepozna gibanje vlaka in obvešča stranke o vlakovnih zvezah in zamudah.

Trst – prenovljena postaja med preteklostjo in prihodnostjo

Po dveh letih je postaja Trieste Centrale dobila novo podobo. Investicija v višini pet milijonov evrov je mestu povrnila sodobno in potnikom prijazno postajo. Otvoritev prenovljene postaje je potekala konec marca.

Postaja odslej ni samo mesto, kjer potniki prehajajo na vlak oziroma z vlaka, kjer začenejo ali končujejo svoje potovanje, temveč je postala mesto srečanja, ki zadovoljuje potrebe potnikov in obiskovalcev z boljšo ponudbo storitev, trgovin, večjo varnostjo in obliko. Poseg v postajo sodi v okvir razmišljanja, ki že vrsto let navdušuje oblikovno prenavo postaj italijanskih železnic: udobne in urejene postaje, ki lahko v znatni meri prispevajo in povečajo vrednost bližnjega mestnega tkiva in celotnega mesta. Cilj prenov italijanskih postaj je spremeniti železniške zgradbe v javna mesta, kjer je na inovativen in dejaven način mogoče doživeti izkušnjo potovanja in prostega časa.

»Trst, italijanska vrata na vzhod, vedno odprta za menjavo in trgovanje, ima od danes sodobno postajo, ki je harmonično zadržala vezi z bliščem preteklosti. Dobro voščilo za mesto in regijo, ki se budno ozirata za novimi možnostmi, ki izhajajo iz širitve EU na Vzhod«, je razložil v svojem govoru Innocenzo Cipoletta, predsednik FS.

V okviru projekta »Alta velocità/Alta capacità« (Visoka hitrost/visoka zmogljivost), ki se končuje na relaciji Torino–Milano–Roma, naj bi se proga za visoko hitrost razširila vse do Trsta, s čimer bo postaja Trieste Centrale še dodatno pridobila na pomenu.

Nov videz postaje, ki je bil usklajen z lokalnimi skupnostmi (občino, provinco Trst, regijo Friuli Venezia Giulia) in Upravo za arhitekturno dediščino in okolje, označuje harmonični skupek starega in sodobnega ter postavlja postajo Trst, v skladu z evropskimi smernicami, v naravno stičišče, ki lahko ponudi številne storitve in trgovskih možnosti ter sprejme prebivalce mesta in obiskovalcev novih prostorih, ki so primerni za srečanja in kulturne prireditve.

Prenova postaje je obsegala prenavo osrednje postajne zgradbe, katero obišče letno šest milijonov potnikov, s ciljem, da se ohrani izvorna arhitektonska struktura iz habsburškega obdobja (iz druge polovice 19. stoletja) in istočasno notranje prostore posodobiti ter jih urediti, tako da bodo bolj dostopni, svetlejši in varnejši.



Notranjost postaje Trieste Centrale.

Aktualno

Railion letos uspešno

Railion nadaljuje uspešno poslovanje rekordnega leta 2006, v katerem je železniški tovorni prevoznik Nemških železnic (DB) dosegel povečanje obsega storitev za 9,5 odstotka oziroma najvišjo rast v zadnjih 25 letih. V prvih dveh mesecih letošnjega leta je vodilnemu evropskemu tovornemu železniškemu prevozniku uspelo zvišati obseg storitev za 5,9, prihodke pa za 5,2 odstotka. Vodstvo DB Logistics pričakuje, da se bo tak trend nadaljeval. Railion je v preteklem letu dosegel EBIT v višini 226 milijonov evrov ter je tako edini evropski železniški prevoznik, ki se lahko pohvali s trimesnim dobičkom v milijonih evrov v bilanci. Kot vzroke za rekordni rezultat DB Logistics navaja dobro gospodarsko ozračje, poglavito pa je izvajanje programov učinkovitosti v zadnjih letih in usmerjenost v panoge, kar so stranke pozitivno sprejele. DB Logistics ocenjuje, da brez železnic ne bodo mogli obvladati naraščajočega povpraševanja po prevozih v izvozu, zaradi česar bodo nadalje povečali svoje dejavnosti v železniškem prevozu blaga. Do leta 2011 bo družba vložila okroglih 1,9 milijarde evrov v nabavo novih tovornih vagonov in lokomotiv. Glede na prejšnje petletno obdobje to pomeni povišanje investicij za dodatnih 400 milijonov evrov.

Že sedaj je 58 odstotkov vseh prevozov, ki jih opravi Railion, v čezmejnem prometu. Railion si je za cilj postavil širitev mednarodne mreže, pri čemer igrata posebno vlogo evropska os sever-jug in zlasti Švica kot pomembna tranzitna dežela preko Alp. Z nakupom železniške družbe Brunner Rail Way Services (BRS) v začetku leta je Railion trdno prisoten v prometu posameznih tovornih vagonov v Švici. BRS je postala nova članica mednarodnega združenja in se po novem imenuje Railion Schweiz.

Marino Fakin

Janko Pavlič

Ko ti železnica zleze pod kožo ...



Kako sta se pravzaprav našla z železnico?

Na železnico sem prišel povsem nenačrtovano. Leta 1981 sem dokončal srednjo gradbeno tehnično šolo, ker pa je prav tedaj v gradbeni stroki zavlada nekakšna kriza, ki se je vlekla skorajda desetletje, je bilo službo zelo težko dobiti. Lahko bi šel sicer v Irak, s katerim so posli še vedno cveteli, a nisem hotel. Po odsluženi vojaščini sem izvedel, da na železnici potrebujejo prometno-transportne tehnike. Prijavil sem se in šel na enoletno izobraževanje na Aljaževo. Takoj po šoli sem začel kot vlakovni odpravnik na postaji Ljubljana Šiška. Po enem letu sem bil, prav tako kot vlakovni odpravnik, premeščen na ljubljansko postajo, kjer sem ostal pet let. Nato sem bil razporejen na tedanjo Upravo javnega podjetja ŽG Ljubljana, kjer sem najprej delal kot vlakovni dispečer, nato kot dispečer na TK progi Ljubljana-Jesenice, pozneje pa kot referent za zapore tirov. Leta 1994 sem postal namestnik šefa ljubljanske postaje, leta 2003 pa šef postaje. Dve leti pozneje sem bil imenovan za šefa Sekcije za vodenje prometa Ljubljana, letošnjega januarja pa sem postal direktor Poslovne enote Vodenje prometa. Med tem sem na Fakulteti za pomorstvo in promet v Portorožu ob delu dosegel najprej višjo izobrazbo, inženir prometa, pozneje pa še visoko strokovno izobrazbo, diplomirani inženir prometa. Lahko rečem, da sem v vseh teh letih dodobra spoznal sistem Slovenskih železnic in da poleg »domačega dvorišča« dobro poznam tudi delovanje drugih enot. Sicer pa vodenje prometa pomeni rdečo nit prav v vseh mojih dosedanjih službah,

in tudi svojo prihodnost vidim na tem področju dela.

Struktura Poslovne enote Vodenje prometa?

PE ima dve temeljni službi: prva je služba za splošno-gospodarske naloge, to so kadri in ekonomika, druga pa prometno-planska služba, kar pomeni vlakovne poti, vozni red ter tehnologijo prometa in mejne zadeve. V naši poslovni enoti je zaposlenih 1.245 ljudi. S svojimi sodelavci sem resnično zadovoljen. Na vseh dosedanjih delovnih mestih sem spoznal toliko različnih ljudi in delovnih okolij, da me le malo kaj lahko preseneti; reči hočem, da poznam ljudi. Zato lahko pohvalim vso enoto, tako v organizacijskem kot v operativnem smislu. Včasih je res malce težje usklajevati toliko različnih hotenj, vendar je z dobrimi sodelavci vse mogoče. Prav vse je obvladljivo, če je le volja. Predvsem pa ti mora železnica zlezi pod kožo! Zanimivo, sam v družini ali sorodstvu nimam nika kršne železničarske tradicije, in tudi kak velik ljubitelj železnice nisem bil. Toda opazil sem, da se nenadoma zaveš, da je to pravzaprav postalo del tvojega življenja, ne samo gola služba.

Ste kadrovsko dovolj zasedeni?

V največji meri nam primanjkuje vlakovnih odpravnikov. V zadnjih dveh letih zato intenzivno zaposlujemo nove ljudi. Velik problem pomeni povprečna starost v kolektivu, kar 44 let, povprečna delovna doba pa je 23 let. Se pravi, da v naslednjih petih letih med izvršnim osebjem predvidevamo večje število upokojitev. Prav zato namenimo novim zaposlitvam veliko pozornosti.

Podjetja, ki gledajo dolgo- ročno, čedalje bolj vlagajo v izobraževanje in dodatno izpopolnjevanje zaposlenih.

Povprečna stopnja izobrazbe v PE Vodenje prometa je peta stopnja, približno deset odstotkov zaposlenih pa ima šesto ali sedmo stopnjo, predvsem prometne smeri. Večina izhaja iz vrst vlakovnih odpravnikov. Ker pa ljudi iz vrst vlakovnih odpravnikov po potrebi preusmerjamo v štabne službe, je še kako dobrodošlo oziroma potrebno tudi dodatno izobraževanje in izpopolnjevanje, zato tesno sodelujemo s službo za kadre. Zanimanje za izobraževanje je med zaposlenimi veliko, saj si mnogi po dolgih letih turnusnega dela počasi zaželijo, da bi delali »normalnih« osem ur. S svojimi kadri, predvsem z vlakovnimi odpravniki, skušamo zapolniti tudi druge poslovne enote, saj je povpraševanje po tem profilu poklica zelo veliko – navsezadnje je vodenje prometa temelj železniške dejavnosti, treba je poznati tako železnico kot promet.

Kako poteka sodelovanje z drugimi prometnimi dejavniki?

Poteka dobesedno vsak dan, saj v nasprotnem primeru promet sploh ne bi mogel normalno živeti. To sodelovanje se je še posebej razvilo v zadnjih letih, saj je jasno, da je za nemoten proces ključnega pomena. No, in smo spet pri pripadnosti ... Enkrat na teden poteka koordinacija med direktorji vseh enot, enako pa tudi na nižjih ravneh. Seveda sodelujemo tudi s tujimi železniškimi podjetji, zlasti na področju upravljavca javne železniške infrastrukture. Tesno sodelujemo predvsem z upravami, ki ležijo ob V. in X. vseevropskem prometnem koridorju. Smo tudi aktivni član združenja Railway Network Europe, RNE – to je združenje železniških infrastrukturnih menedžerjev v Evropi, in z njimi vodenje prometa sodeluje neposredno. Dejavnosti smo tudi v organizaciji G 4, Centropa Group – to je samostojna kooperacijska skupina srednjeevropskih infrastrukturnih menedžerjev. Tu je še FTE – mednarodno zdru-

ženje železniških prevoznikov. V zvezi z voznim redom vse leto in vsak mesec potekajo priprave, z naše strani se jih udeležuje prometno-planska služba. Te priprave so vsakokrat v drugi državi, na Madžarskem, Hrvaškem, v Avstriji, pri nas ...

Omenili ste že oba pomembna prometna koridorja; Slovenija leži prav na njunem križišču. To prednost velja kajpak izkoristiti.

V prvi vrsti bomo posodobili infrastrukturne, predvsem tirne zmogljivosti, s čimer bomo pomembno zvišali potovalne hitrosti tako potniških kot tovornih vlakov. Trenutno poteka posodabljanje proge Pragersko-Hodoš, začnemo pa se tudi dela na progovnem odseku Divača-Koper, kjer intenzivno sodelujemo s Poslovno enoto Vzdrževanje infrastrukture. Naslednje leto naj bi se začela gradnja Potniškega centra Ljubljana, in do tedaj bo treba prilagoditi novim zahtevam tirne povezave v samem ljubljanskem vozlišču.

Novi Zakon o železniškem prometu prinaša vrsto novosti.

Res je. S sprejetjem Zakona o železniškem prometu prevzemamo kot upravljavci železniške infrastrukture nove pravice in obveznosti od Agencije za železniški promet Maribor. Tri med njimi so temeljne: prva je izdelava programa omrežja, druga obračun in pobiranje uporabnine, tretja pa izdelava pogojev in dokumentacije za prevoz izrednih pošilk.

Varnost našega železniškega prometa je ena najboljših v Evropi, kljub slabemu stanju infrastrukture in voznega parka.

Naši železničarji delajo dobro, s srcem in z velikim strokovnim znanjem. Najboljši dokaz za to je minimalno število izrednih dogodkov, ki jim bi »botrovala« železnica. Višja sila je seveda druga stvar. Sicer pa brez vsakega dvoma zares sodimo v sam evropski vrh. Varnost v železniškem

prometu je ena temeljnih, če ne kar primarna naloga vodenja prometa. V vsakem trenutku zagotavljamo varno vodenje, upravljanje in načrtovanje železniškega prometa.

Vodenje prometa je izključno odvisno od financiranja s strani lastnika – države.

Seveda. Poslovna enota Vodenje prometa ni pridobitna enota in je kot takšna povsem odvisna od lastnika. Tako tovorni kot potniški promet imata na razpolago svoj vir pridobivanja sredstev, vodenje prometa pa je, povsem logično, kvečjemu le porabnik. Na podlagi tako imenovane Pogodbe 2 se vsako leto določi višina sredstev, ki jih je deležna poslovna enota. Vsako leto napravimo poslovni načrt in si po najboljših močeh prizadevamo, da ga optimalno izpolnimo – kar lepo nam uspeva, poslovno leto 2006 je bilo, kar zadeva Poslovno enoto Vodenje prometa, uspešno zaključeno.

Obeta se nam popolna liberalizacija trga, vdor konkurence. Se to že pozna?

Kot upravljavci železniške infrastrukture smo tesno povezani z dodeljevanjem vlakovnih poti in že opažamo veliko zanimanje tujih prevoznikov za prevoz po našem železniškem omrežju in povpraševanje po pogojih za uporabo. Prav zato je PE Vodenje prometa dobila nov oddelek za vlakovne poti, ki se bo ukvarjal s planom omrežja, z dodeljevanjem vlakovnih poti in obračunom ter pobiranjem uporabnine.

Ste računalniško dovolj podprti?

V veliki meri. V začetku leta je bil nabavljen nov računalniški sistem ROMAN za konstrukcijo voznega reda. Za sistem vodenja vlakov imamo tako imenovani sistem ILTIS, ki se vgrajuje v okviru projektov posodobitve prog, največ na progah Ljubljana-Sežana in Ormož-Hodoš. Za letošnji november pa je predvidena nova računalniška oprema za potrebe vodenja prometa, kjer so vključena vsa prometna mesta, se pravi

železniške postaje. Takrat bomo lahko rekli, da smo zares dobro opremljeni. Veliko pričakujem od tega, saj bo to omogočilo še kakovostnejše in hitrejše delo, vezano na informacijski sistem in vodenje prometa.

Se železnici obetajo boljši časi? Ste optimist?

V vsakem primeru! V Evropi in v Sloveniji, kot enakopravni članici velike družine! Navsezadnje že dejavnik ostrega boja proti onesnaževanju okolja globalno postaja vse udarnejši in pomembnejši; to je vsekakor eden naših močnejših adutov. Predvsem pa moramo vselej gledati samo naprej in naprej – menim, da zapečkarjev na Slovenskih železnicah ni več, in da je poslovnost na dostojni ravni. Ne smemo se prepričevati, da smo slabi! Hkrati pa tudi ne smemo zaspati na lovoričkah. Ob tako pozitivnem razmišljanju, ki ga na Slovenskih železnicah ne primanjkuje, bo slej ko prej prišla tudi poslovna odličnost. Seveda pa ne sama od sebe ...

Se je po vašem mnenju odnos ljudi do železnice spremenil?

Javnomenjske raziskave in odzivi sredstev obveščanja kažejo, da se je odnos izboljšal in da negativni stereotip o železnici, ki je trajal dolga desetletja, izginja. Prav poredko še naletiš na slabo mnenje, in to nam pri delu prav gotovo daje še dodatno spodbudo.

Prosti čas Janka Pavliča - če mu ga seveda sploh kaj ostane?

Zelo rad kolesarim, v gozdarjih pa se zapodim tudi v sredogorje, na bližnji Krim, na malce bolj oddaljeni Blegoš ... in še kam. Sem tudi član strelskega društva Magnum iz Zagorja. Res pa je tega v povezavi s službo vse manj. Ob koncih tedna si seveda odvisen od naklonjenosti vremena, pa tudi okoli hiše je treba marsikaj postoriti. Ampak prav vse se da premostiti. V zameno za prosti čas ti še vedno ostane prijetno zadovoljstvo, da si nekaj dobro opravil, da je, skratka, izpeljano tako, kakor je treba!

Z razgledišča ob gozdni učni poti pri Kozmericah se ponuja čudovit pogled na pomol med sotočjem Soče in Idrijce, na katerem stoji Most na Soči.

Na izlet z vlakom

S Postaje čez Most po modrost

Odkar je LTO Sotočje iz Tolmina pred letom in pol izdala zloženko in karto Kulturnozgodovinske poti *Čez Most po modrost*, ni nobene orientacijske težave več, ki bi prepečila z davno preteklostjo in s sedanjo lepoto pokrajine navdihujoč izlet po Mostu na Soči in okolici. Seveda se tja lahko pripeljemo za avtom, vendar menda ni potrebe, saj je železniška postaja od središča kraja oddaljena manj kot pol ure hoje.

Ko se znajdemo sredi kraja, se izletniške možnosti razvejijo v več smeri, vendar se tokrat vzdržimo spodbude poti po bližnjih vzpetinah Cvetje in Senica in se sprehodimo po kraju, ki ga brez pretiravanja lahko imenujemo glavno mesto slovenskega prostora v železni dobi. Onstran Idrijce so arheologi pred več kot stoletjem odkrili obsežno grobišče, kjer so dosedaj odkopali okoli 7.000 žganih grobov iz starejše in maljše železne dobe, to je časa izpred 2.800 do skoraj pred 2.000 leti, predvidevajo pa, da jih je še več. Več o prazgodovini Mosta na Soči izvemo na omenjeni poti in v arheološkem muzeju, urejenem v osnovni šoli sredi kraja. Ogledamo si ga lahko v času, ko je šola odprta ali

se za skupinski ogled najavimo v Tolminskem muzeju (tel. 05/381 13 60, www.tol-muzej.si).

Z ž. p. Most na Soči krenemo po cesti levo, gremo mimo podvoza pod železniško progo ter nadaljujemo po makadamski cesti do prvih hiš Mosta na Soči, kamor pridemo v **20 do 30 minutah**. Mimo njih in po klančku navzgor stopimo do središča kraja, kjer je pri bencinski črpalki informativna tabla kulturnozgodovinske poti po Mostu na Soči. Poleg

nje je na dotik občutljiv računalniški ekran, s pomočjo katerega si ogledamo predstavitev omejenjene poti, kraja, Tolminskega muzeja in dobimo vrsto turističnih informacij. Podatki so na voljo tudi na spletnem naslovu www.lto-sotocje.si

Pot *Čez Most po modrost* je krožna z nekaj kratkimi stranpotmi in drži skozi jedro naselja mimo cerkve sv. Lucije in sv. Mavra do izvira Pod grmom, ob jezeru nazaj do naselja, kjer si onstran

mosta čez Sočo privoščimo še sprehoda proti Modrejcem in nazaj ter na drugo stran ob jezerskem bregu do piknik prostora. Po poti ne hodimo kaj več kot **dobro uro**. Po pristopni poti se v **20 do 30 minutah** vrnemo nazaj na ž. p. Most na Soči.

Skupaj okoli **2 uri in 30 minut** hoje in bistveno več zanimivih in razglednih postankov, ki jih oplemenitimo s postankom v eni izmed gostiln sredi kraja.

Na izletu pride prav karta poti *Čez most po modrost* in turistični zemljevid občin Kobarid in Tolmin (1 : 50.000).

Za izlet ob koncu tedna je iz novogoriške smeri primeren vlak z odhodom iz Nove Gorice ob 7.35 (Most na Soči 8.18). Za povratek z ž. p. Most na Soči proti Novi Gorici počakamo na vlak z odhodom ob 18.04.

Iz smeri Jesenic je primeren vlak z odhodom z ž. p. Jesenice ob 8.18 (Ljubljana 6.50). Na ž. p. Most na Soči izstopimo ob 9.47. Kasnejši vlak z odhodom z Jesenic ob 11.15 ustavi na ž. p. Most na Soči ob 12.28. Na ž. p. Most na Soči počakamo na vlak, ki proti Jesenicam odpelje ob 16.04 ali 18.51, slednji ima na Jesenicah zvezo za Ljubljano.



Mostarsko jezero je nastalo leta 1939 z zajezitvijo Soče za HE Dobljar.

SŽ EXPRESS

hitra dostava malih pošiljk

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



Prevoz malih pošiljk 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 pošiljk po Sloveniji po načelu »danes do 16.00 prevzeto, jutri do 16.00 predano kjer koli v Sloveniji«.

narobe in informacije: 080 10 66



Železnice so svoje dni izdajale almanaha, v katerih so bili pikolovsko navedeni prav vsi njihovi uradniki, nameščenci in drugi uslužbenci, na čelu z ministrom. Na fotografiji je almanah C.kr. avstrijskih državnih železnic za leti 1914/1915.