

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



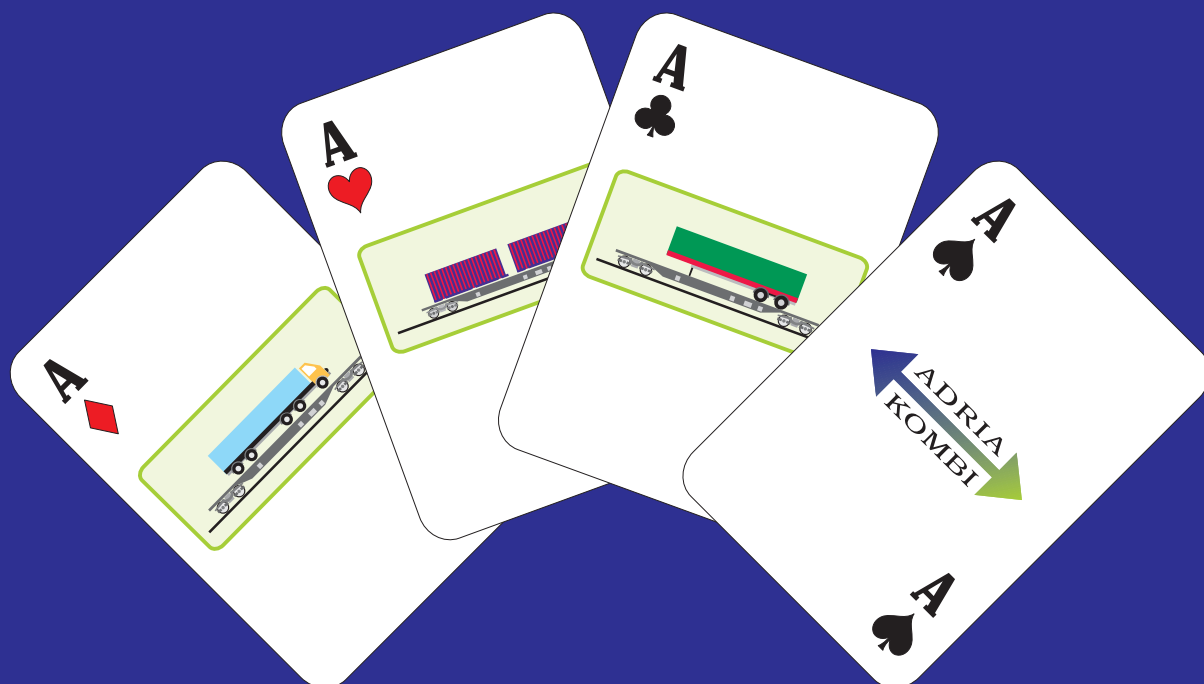
**Aktualno**  
**Vlada sprejela predlog novega**  
**zakona o železnicah**

**Aktualno**  
**Med Slovenijo in Avstrijo brez**  
**menjave lokomotiv**

**Intervju**  
**Branko Omerzu**  
**namestnik generalnega direktorja**

**Infrastruktura**  
**Obnova levega tira na odseku**  
**Gornje Ležeče-Divača**

# 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](mailto:INFOR@ADRIAKOMBI.SI)  
[WWW.ADRIAKOMBI.SI](http://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@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lemp • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Antonio Živkovič, Marko Gašperšič, Robert Zakrajšek, Josip Antunović, Dario Cortese, Izidor Gruđen, Igor Kuralt, Drago Ogrizek, Marko Tancar, arhiv SŽ • tisk: DNK d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 6. februarja. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. januarja.



## Uvodnik

Marko Tancar,

odgovorni urednik Nove proge

1



### Aktualno

Z začetkom novega voznega reda so se interoperabilne lokomotive, o katerih smo že pisali, podale na prve vožnje med Slovenijo in Avstrijo, kot kaže, zelo uspešno.



### Aktualno

Vlada je 23. novembra sprejela anekse k trem pogodbam za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb. Aneksi zagotavljajo nemoteno izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb do konca leta.



### Aktualno

Vlada je po nekajkrat prestavljeni obravnavi 23. novembra sprejela predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu, ki pa ga čaka še obravnavna v državnem zboru.



### Potniški promet

Bližajo se božično-novoletni prazniki. Vas morda zamika, da bi letos praznike preživeli malo drugače, jih popestrili s kakšnim izletom na tuje? Ste morda pomislili, da bi peljali otroke na izlet v sosednje države?



### Tovorni promet

Uporabniki prevoznih storitev si vedno pogosteje želijo podatkov, na podlagi katerih bi lahko ugotovili lokacijo in status vagona (pošiljke) tudi takrat, ko je vagon na ozemlju drugih držav.



### Infrastruktura

Remont levega tira na odseku Gornje Ležeče-Divača, ki je bil v celoti nazadnje obnovljen leta 1972, se je začel 2. novembra. Stalna zapora tira se je končala 6. decembra.



### Intervju

Branko Omerzu kot namestnik generalnega direktorja že od 11. oktobra vodi naše podjetje. Prosili smo ga za presek stanja in pričakovanih letošnjih poslovnih rezultatov pa tudi pogled na pričakovano reorganizacijo z začetkom prihodnjega leta.

2

3

4

9

10

13

14

Znano je, da se zgodovina ponavlja. Tudi ko človek sam pri sebi dela obračun z letom, ki se poslavlja, se včasih splača pogledati nekoliko nazaj. Sam sem se v razmišljanju o najpomembnejših dogodkih leta 2006 najprej vrnil še eno leto nazaj in prebral uvodnik, ki sem ga napisal v zadnji lanski Novi progi. Kar takoj mi je padlo v oči, da sem že konec lanskega leta omenjal napoved spremembe železniške zakonodaje, ki bo upravljanje z javno železniško infrastrukturo prenesla nazaj na enovito organizirane Slovenske železnice. Leto pozneje se potrjuje razmišljanje, da je sprejemanje novega zakona o železnici res trd oreh. Ob času tiska Nove proge še vedno čakamo na njegovo potrditev v državnem zboru, ki naj bi zakon sprejel na decembrski seji. Dolgotrajni postopek sprejemanja novega zakona na svoj način samo še enkrat potrjuje velik pomen železnice pri nas in Slovenskih železnic.

O velikem pomenu železnice in njene infrastrukture pa je bilo, zlasti v zadnjih mesecih leta, veliko govora tudi na ravni vlade in prometnega ministrstva. Z veseljem lahko ugotovimo, da je spoznanje o nujnosti vlagan v železniško infrastrukturo končno le dozorelo. Načrti na tem področju so res veliki. Do leta 2023 naj bi država v posodobitev železniške infrastrukture, ki je del V. X. vseevropskega koridorja, vložila kar 8,9 milijarde evrov, je napovedal prometni minister. Posodobitev javne železniške infrastrukture bo tako največji od nacionalnih razvojnih projektih v letih 2007 do 2023. Vsekakor si lahko le želimo, da ne bo največji le projekt, temveč tudi njegova izvedba. Prav ta je pri javni železniški infrastrukturi v preteklosti namreč največkrat občutno šepala.

Na eni strani so torej zakonodaja in nujna vlaganja v javno železniško infrastrukturo. Na drugi strani pa smo Slovenske železnice – do 31. decembra kot edini železniški prevoznik v Sloveniji. Že 1. januarja pa se, vsaj teoretično, na slovenskih tirih lahko pojavijo tudi vlaki drugih operaterjev. Takrat se bodo namreč tudi naše proge odprle za tovarne vlake drugih prevoznikov. Več podjetij se je na železniški agenciji menda že zanimalo za možnost dostopa na slovensko železniško infrastrukturo. Verjetno ne gre pričakovati, da bomo konkurenco dobili kar čez noč, še manj pa se lahko tolažimo, da nas bo konkurenca preprosto obšla. Del priprav nanjo bo tudi nova, bolj učinkovita notranja organiziranost, ki nas predvidoma čaka že v začetku naslednjega leta.

V imenu vseh, ki iz meseca v mesec »vkup dajemo« Novo progo, vam želim, da božične in novoletne praznike preživite čim lepše in polni dobre volje in optimizma zakorakate v novo leto. Naj vam to prinese same uspehe. Na svidenje in na branje v letu 2007!



# Med Slovenijo in Avstrijo brez menjave lokomotiv

Že v prejšnji Novi progi smo pisali o nameravane začetku voženj brez postankov med Slovenijo in Avstrijo. In od nedelje, 10. decembra, sta si Slovenija in Avstrija res še bližje, saj so na ta dan začele med obema državama voziti najsodobnejše večsistemske lokomotive. Z njihovo vožnjo so sistemske ovire, kot sta različna sistema napajanja vlakov, postale preteklost.

Med Slovenijo in Avstrijo po novem tako štiri slovenske lokomotive vrste 541 in šest avstrijskih lokomotiv vrste 1216 vozi brez zamudne menjave lokomotiv. Za zdaj interoperabilne lokomotive vozijo le čez mejni prehod Jesenice.

Sporazum o začetku interoperabilnih voženj sta v četrtek, 16. novembra, v Beljaku podpisala izvršni direktor za vleko in TVD Slovenskih železnic Valter Oblak in direktor vleke Avstrijskih železnic Herwig Wiltberger. Ob podpisu pogodbe sta oba izrazila zadovoljstvo ob uvedbi tako pomembnega koraka, ki



Izvršni direktor za vleko in TVD Slovenskih železnic Valter Oblak in direktor vleke Avstrijskih železnic Herwig Wiltberger (z leve) ob podpisu pogodbe pred lokomotivama obeh železnic.

bo prav gotovo povečal konkurenčnost železniških prevozov.

»V prvi fazi se bo bistveno povečala zanesljivost čezmejnih voženj, saj bodo na meji še vedno morali potekati carinski postopki« je povedal Valter Oblak. »Z uveljavitvijo šengenskega režima pa bomo z uporabo večsistemskih lokomotiv postanek vlakov na meji s približno ene ure lahko zmanjšal na vsega 3 do 5 minut,« je še povedal.

Večsistemske lokomotive bodo v novem voznorednem obdobju vozile večino tovornih vlakov med postajama Zalog in Beljak (Villach), par vlakov med Koprom in Linzem ter šest parov mednarodnih brzovlakov med postajama Beljak in Dobova. V naslednjem voznorednem obdobju bodo slovenske lokomotive po avstrijskih progah prevozile več kot 305.000 kilo-

metrov, avstrijske lokomotive pa bodo po slovenskih progah prevozile okrog 220.000 kilometrov. Vožnje brez menjave lokomotiv bodo obema podjetjema prinesle tudi občutne prihranke zaradi zmanjšanih stroškov operacij na mejnih postajah.

Naslednji korak naših kolegov iz vleke bo širjenje interoperabilnosti tudi na avstrijski mejni prehod Špilje in razširitev sodelovanja z italijanskimi železnicami. Med Slovenijo in Italijo že od sredine leta 2003 vozi šest interoperabilnih lokomotiv obeh železnic. S slovenske strani so to lokomotive vrste 362, ki pa so že zrele za upokožitev in jih bodo postopno nadomestile sodobnejše večsistemske lokomotive vrste SŽ 541.



Prva vožnja – avstrijska 1216 009 na čelu potniškega vlaka MV 415, ki je 10. decembra peljal iz Beljaka do Dobove.

# Dodatna sredstva za gospodarske javne službe

Vlada je 23. novembra sprejela anekse k trem pogodbam za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb. Predvsem gre za poravnanje nekaterih že opravljenih del, ki pa še niso bila plačana, aneksi pa zagotavljajo nemoteno izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb do konca leta.

Zaradi premajhnih sredstev od potrebnih vsa dela, ki smo jih že

opravili na tekočem vzdrževanju javne železniške infrastrukture v obdobju januar-avgust, niso bila plačana v celoti. Znesek neplačanih del v tem obdobju je 1,623 milijarde. Dodatno zagotovljena finančna sredstva bodo omogočila plačilo že izvedenih del tekega vzdrževanja javne železniške infrastrukture do avgusta 2006 in načrtovanih del do konca leta.

Aneks k pogodbi o vodenju

železniškega prometa je 9 milijardam, kolikor je zaradi proračunskih omejitev znašala vrednost prvotne pogodbe, dodal še 339 milijonov tolarjev.

Na področju javne gospodarske službe prevoza potnikov v notranjem prometu pa je dopolnitev letošnje pogodbe prinesla dodatna sredstva v višini 541 milijonov tolarjev. Februarja podpisana pogodba je določila

višino državnih sredstev 13,84 tolarja na potniški kilometer. Po določilih uredbe, ki določa način financiranja v notranjem potniškem prometu pa mora naročnik, torej država, zagotoviti vsaj nadomestilo v višini 14,71 tolarja na potniški kilometer. Dodatna sredstva pokrivajo to razliko in s tem bodo skoraj v celoti pokrili stroški v notranjem potniškem prometu.

## Na koprski progi rekordno kljub remontu

Mesec november, še posebej pa zadnji novembrski konec tedna, nam je prinesel spodbudno novice, za katero imajo zaslugu zaposleni z vseh področij Slovenskih železnic. Po še ne dokončnih podatkih smo prepeljali 1,72 milijona ton blaga in opravili 341,82 milijona netotonskih kilometrov. Prepeljane količine v tem mesecu pomenijo največji mesečni obseg prevoza v zadnjih šestih letih.

V soboto, 25. novembra, pa smo po prometnih statistikah ISSŽP opravili kar 27 milijonov brutotonskih kilometrov, kar je največji obseg v zadnjih 11 letih. Netotonskih kilometrov je bilo 13,92 milijona, kar je največji dnevni obseg celo v zadnjih 15 letih. Spodbudno je tudi, da je po prometnih statistikah ISSŽP med najboljšimi 21 dnevi v zadnjih 15 letih pri obsegu dela kar 10 letošnjih dni. Kar nekaj pa pove tudi podatek, da smo dosednji rekordni dan tovornih prevozov, 23. decembra 1995, dosegli z 275 prepeljanimi tovornimi vlaki, 25.

novembra pa nov rekord s samo 209 tovornimi vlaki.

Veseli nas lahko tudi dejstvo, da je bila količina blaga v Koper in iz njega za 4,1 odstotka večja kot lani. Rast števila uporabljenih vagonov pa je bila manjša, kar pomeni rahlo povečanje povprečnih obremenitev vagonov.

Prav tako je poseben dosežek, zlasti ob upoštevanju zapore tira zaradi remonta na relaciji Gornje Ležeče-Divača, da smo 25. novembra v Koper in iz njega prepeljali skupaj kar 58 vlakov. To je kar za 40 odstotkov več od letošnjega povprečja. Takšnega števila vlakov seveda realno ni mogoče doseči vsak dan. Vseeno pa tudi ta številka dokazuje, da se da s čim večjo usklajenostjo vseh dejavnosti in optimalno logistiko ter koordinacijo v samem Kopru stopiti korak bliže našim uporabnikom in jim ponuditi kar največ, trenutno sicer predvsem glede količine prepeljanega blaga, postopno pa tudi glede kakovosti oziroma točnosti v tovornem prometu.

## Slovenskim železnicam plaketa z zlatim znakom



8. novembra je bila v Športni dvorani v Novi Gorici slovesnost ob zaključku akcije Turistične zveze Slovenije z geslom Moja dežela – lepa in gostoljubna, v kateri se vsako leto med sabo pomerijo vsi slovenski kraji za naslov najbolj urejenega.

Ob tej priložnosti je Turistična zveza Slovenije podelila Slovenskim železnicam posebno plaketo z zlatim znakom za dragoceni prispevek ob številnih turističnih in kulturnih dogodkih, ki so bili povezani s 100-letnico Bohinjske železnice. Priznanje je namestniku generalnega direktorja Slovenskih železnic Branku Omerzju predal predsednik Turistične zveze Slovenije dr. Marjan Rožič.



# Vlada sprejela predlog novega zakona o železnicah

Vlada je po nekajkrat prestavljeni obravnavi 23. novembra sprejela predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu. Prometno ministrstvo je predlog sprememb in dopolnitev o železniškem prometu oblikovalo predvsem zaradi uvajanja določil tako imenovanega prvega in drugega železniškega paketa evropskih direktiv iz leta 2001 in 2004.

Z novim zakonom si ministrstvo prizadeva odpraviti pomanjkljivosti, ki jih je povzročil sedanj zakon o železniškem prometu. Srčika zakona je nova razdelitev odgovornosti ključnih subjektov v slovenskem železniškem sistemu – Ministrstva za promet, Agencije za železniški promet (AŽP) in Slovenskih železnic. V skladu s trenutno veljavnim zakonom je AŽP upravljalec javne železniške infrastrukture in tudi prejemnik proračunskih sredstev za vzdrževalna in investicijska dela na njej. Slovenske železnice smo le pooblaščenec upravljalec infrastrukture s sredstvi, ki nam jih za dela nameni agencija. Po novem se bodo vsem trem partnerjem dodelile tiste funkcije, ki so skladne z direktivami Evropske unije in hkrati najbolj racionalne za cel železniški sistem.

Ministrstvo za promet bo po predlogu sprememb zakona o železniškem prometu potrjevalo merila za določanje uporabne za uporabo javne železniške infrastrukture. Naj spomnimo, že od 1. januarja prihodnjega leta bodo po naših tirih poleg tovornih vlakov SŽ enakopravno vozili tudi tovorni vlaki drugih domačih in tujih prevoznikov, seveda ob izpolnjevanju zakonsko določenih zahtev. Ministrstvo bo tudi potrjevalo vozne rede za notranji in čezmejni regijski potniški promet,

prevzelo pa bo tudi vlogo varnostnega organa, ki bo v skladu z Zakonom o varnosti v železniškem prometu izdajal certifikate o skladnosti, izjave o skladnosti ali tehnična soglasja.

Vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo bo od AŽP prevzela direkcija, ki bo delovala v sestavi prometnega ministrstva. Njene naloge bodo tako predvsem priprava in organizi-

ranje poteka investicij, izvajanje in organiziranje revizij projektne dokumentacije v skladu s predpisi, priprava letnega načrta investicij na predlog upravljalca, ki ga sprejme vlada, ter financiranje in sklepanje pogodb za gospodarske javne službe.

V sklopu ministrstva bo vzpostavljen tudi preiskovalni organ, ki se bo ukvarjal s preiskavo izrednih dogodkov v železniškem prome-

jala varnostna spričevala, pooblastila, dovoljenja za začetek delovanja strukturnih podsistemov v železniškem prometu, opravljala bo inšpekcijski nadzor in podobno.

Slovenske železnice pa bomo skrbela za upravljanje in vzdrževanje javne železniške infrastrukture in vodenje prometa, za izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in



**Predlog sprememb zakona o železniškem prometu na novo deli odgovornost ključnih subjektov v slovenskem železniškem sistemu – Ministrstva za promet, Agencije za železniški promet in Slovenskih železnic.**

tu s ciljem izboljšanja varnosti v železniškem prometu.

Javna agencija za železniški promet bo v skladu s predlogom sprememb železniškega zakona opravljala naloge varnostnega organa in organa za zagotovitev nediskriminatornega pristopa do železniške infrastrukture. Agencija bo zato prevoznikom dodeljevala vlakovne poti, določala uporabnino in prevoznikom izdajala licence. Agencija bo tudi varnostni organ in bo tako izda-

čezmejnem regijskem prometu ter seveda za druge prevozne dejavnosti.

Reševanje morebitnih pritožb, povezanih z nediskriminatornim dostopom do javne železniške infrastrukture, ter nadzor nad področnimi predpisi bo odgovornost neodvisnega regulatornega organa – komisije, ki jo bo imenovala vlada.

Vlada je predlog zakona poslala v državni zbor, ki naj bi zakon obravnaval po nujnem postopku.

## Razvojni projekt na področju železnic

## Do leta 2023 obsežna prenova infrastrukture

Kar 8,9 milijarde evrov bo Slovenija do leta 2023 vložila v posodobitev železniške infrastrukture, ki je del V. in X. vseevropskega koridorja, je napovedal prometni minister Janez Božič v začetku novembra. Posodobitev javne železniške infrastrukture bo tako največji od nacionalnih razvojnih pro-

jarde evrov), 1,5 milijarde evrov pa za dela na X. koridorju. Razlogov za obsežne posodobitve nikakor ne manjka. Kot so na ministrstvu zapisali v predstavitvenem materialu, se stanje javne železniške infrastrukture zaradi dosedanjih nezadostnih sredstev za njen razvoj, vzdrževanje in posodobitev iz leta

številu izdanih odločb prometnega inšpektorata, ki omejujejo hitrosti in osne obremenitve, kar dodatno vpliva na kakovost prevoznih storitev. Zaradi takšnega stanja se že sicer težko konkurenčne prevozne storitve še bolj oddaljujejo od zahtev in potreb uporabnikov, zaradi nezadostnih dopustnih osnih

krat, pri železniškem tovornem prometu pa kar 30-krat manjša kot v cestnem prometu, da kar 24-krat večje varnosti na tirih sploh ne omenjamo.

V obdobju do leta 2023 bo cilj posodobitve naših prog predvsem povečanje hitrosti na glavnem prometnem križu na 160 kilometrov na uro ali celo več, povečanje osne obremenitve, elektrifikacija, sodobno daljinsko vodenje prometa in daljinsko vodenje stabilnih naprav elektrovleke, povečanje varnosti in zagotavljanje interoperabilnosti v skladu z direktivami EU.

Predvidena je elektrifikacija proge Pragersko-Hodoš, izgradnja drugega tira proge Ljubljana-Jesenice s priključkom na Brnik in drugega tira proge Maribor-Šentilj. V razvojnem projektu so predvidene tudi novogradnje prog Koper-Divača, Trst-Divača in Divača-Borovnica s preučitvijo proge Trst-Koper. Obstoječa proga Borovnica-Ljubljana bo nadgrajena za hitrost nad 160 kilometrov na uro. Med Zalogom in Zidanim Mostom je predvidena nova proga za hitrosti nad 160 kilometrov na uro, enako na relaciji Zidani most-Celje-Pragersko-Puconci ter med Zidanim Mostom in Dobovo.

Nove proge na obeh koridorjih bodo omogočale najvišje hitrosti od 160 vse do 250 kilometrov na uro, zgrajene pa naj bi bile dvotirno. Minister Božič je povedal tudi, da je predvideno, da bi obstoječe proge obdržali in bi po njih še vedno vozili lokalni potniški vlaki in nabiralni vlaki v tovornem prometu.



Prometni minister, mag. Janez Božič, napoveduje obsežne novogradnje prog na glavnem železniškem križu.

jektov v letih 2007 do 2023. Po ministrovih besedah bo država v posodobitev železniškega omrežja vložila 4,27 milijarde evrov, prav toliko sredstev pa na ministrstvu pričakujejo od javno-zasebnega partnerstva, torej od zasebnega sektorja. Za okrog 350 milijonov evrov pa bo denarja evropskih skladov. Največji zalogaj sredstev bo namenjen V. koridorju (7,4 mili-

v leto slabša. Slabo stanje je razvidno iz številnih poškodb in napak, ki nastajajo na tirih, vozni mreži, SV napravah, kretnicah in iz uvedenih počasnih voženj, ki zahtevajo takojšnje ukrepanje. Nezadostno vzdrževanje in počasno posodabljanje železniške infrastrukture, ob povečani obremenitvi prog zaradi povečevanja obsega transportnega dela, se odraža v večjem

obremenitev pa so posamezni tvorili že usmerjeni na obvozne poti mimo Slovenije. Ob tem pa ne gre pozabiti, da je specifična poraba energije na enoto opravljenega dela v železniškem potniškem prometu 3,5-krat, v tovornem prometu pa 8,7-krat manjša kot pri prevozih po cestah. Specifična emisija škodljivih snovi pa je pri železniškem potniškem prometu 8,3-

# Zmaga v Novo mesto in v Šentjur

Za nami je že triindvajseta tekmovalna sezona v okviru tradicionalnega tekmovanja Slovenskih železnic za Naj postajo. Območne ocenjevalne komisije iz Ljubljane, Maribora in Postojne so najprej obiskale in ocenile vse železniške postaje na območju Republike Slovenije, na podlagi njihovi-

vih ugotovitev pa se je na pot odpravila še centralna komisija Slovenskih železnic in podala končno oceno. V tekmovanju, ki je potekalo po že ustaljenih pravilih, so se v dveh skupinah oziroma v šestih podskupinah med sabo pomerile vse slovenske postaje.

S tekmovanjem Slovenskih železnic za Naj postajo želimo s skupnimi prizadevanji doseči kar najvišjo stopnjo urejenosti, čistoče in vzdrževanosti naših železniških postaj. Seveda pri tem nismo pozabili tudi na druge parametre kakovosti, kot so prijaznost, poslovno obnašanje in urejenost železniškega osebja, s katerim pride v stik potnik. Izboljšanje in napredek sta iz leta v leto opaznejša. Pozna pa se racionalizacija sredstev na vseh ravneh poslovanja, ne v tolikšni meri pri urejenosti in čistoči, kakor pri rednem vzdrževanju objektov.

Letošnji absolutni zmagovalec v skupini A je Novo mesto, Rogatcu pa je za zmago zmanjkalo pičlih 2,2 točke. Novomeščani so svojevrsten fenomen: šele lani so se prebili v skupino A, in že takoj v prvi sezoni zmagali, ter tako odvezli dolgoletni primat Ljubljani. Šentilj v svoji podskupini tradicionalno zmaga, a letos manj suvereno, saj so se mu Lipovci približali na las. Hodoš in Murska Sobota (skoraj) odlična, Trebanjci in Grosupeljčani pa glede na število osvojenih točk niso bili najbolj prepričljivi. Postaja Bled jezero se je (že spet) čudežno rešila, v skupino B pa se selita Zidani Most in Podvelka.

Zmagovalec v skupini B je Šentjur pri Celju, ki se mu že vrsto let zmaga izmuzne le za malenkost. Ob Šentjurju v skupino A napredujeta še Celje in Ljutomer. Novinka Dobova je samo za 3,2 točke zgrešila prvo mesto in nanjo kaže v prihodnje močno računati. Ruše, Ormož, Maribor in Poljčane solidni. Gorenjske, predvsem pa primorske postaje so videle že precej lepše čase. Čisto doli, »v podnu«, pa Sevnica, Bohinjska Bistrica in – katastrofa! – Novo mesto Kandija.

Tradicionalno tekmovanje Slovenskih železnic za Naj postajo je vključeno tudi v odmevno akcijo Turistične zveze Slovenije z geslom Moja dežela – lepa in gostoljubna, v kateri se vsako leto med sabo pomerijo vsi slovenski kraji za naslov najbolj urejenega. Poleg krajev pa s svojimi tekmovanji sodelujejo še železniške postaje, zdravilišča, mejni prehodi, vojašnice, policijske postaje, bencinski servisi, zdravstveni domovi, lekarne, trgovine in turistične kmetije. Slovesna podelitev priznanj Turistične zveze Slovenije, ki jo vsako leto močno podprejo tudi sredstva obveščanja, je bila 8. novembra v Športni dvorani v Novi Gorici.



Šefa zmagovalnih postaj s priznanji.

## Izidi tekmovanja za Naj postajo 2006

SKUPINA A			SKUPINA B		
I. podskupina	II. podskupina	III. podskupina	I. podskupina	II. podskupina	III. podskupina
<b>1.</b> Novo mesto 485,4	Rogatec 483,2	Šentilj 477,5	Celje 464,6	Šentjur 477,8	Ljutomer 463,1
<b>2.</b> Ljubljana 477,2	Hodoš 472,6	Lipovci 473,1	Maribor 443,2	Dobova 474,6	Ruše 456,7
<b>3.</b> Trebnje 439,8	Murska Sobota 471,1	Vuhred 446,2	Divača 411,5	Ormož 461,8	Štanjel 450,9
<b>4.</b> Grosuplje 439,6	Bled jezero 459,7	Središče o. D. 443,7	Pragersko 404,3	Poljčane 430	Škofljica 441,5
<b>5.</b> Zidani Most 411,3		Podvelka 440	Črnomelj 400,9	Ilirska Bistrica 425	Volčja Draga 435,2
<b>6.</b>			Nova Gorica 489,9	Mirna Peč 419,9	Prvačina 423
<b>7.</b>			Jesenice 488,5	Lesce Bled 417,2	Grobelno 418,2
<b>8.</b>			Postojna 372,2	Most na Soči 414,2	Laze 473,3
<b>9.</b>			Sevnica 454,6	Boh. Bistrica 480,2	N. m. Kandija 437





## Ljubljana-Praga

# 29 evrov

**ODHOD** Ljubljana 10.18  
Praga 21.38

**VRNITEV** Praga 6.23  
Ljubljana 17.32

*Cena vozovnice je plačljiva v tolarški protivrednosti na dan nakupa, število sedežev po ponudbi Praga Spezial je omejeno.*

Vse podrobnejše informacije dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si) in po e-pošti [potnik.info@slo-zeleznice.si](mailto:potnik.info@slo-zeleznice.si)

## Smučarska sezona 2006/2007

## Smučarski vlaki so pripravljene

Smučarski vlaki Slovenskih železnic so že dodobra uveljavljena storitev, ki iz leta v leto na vlake privabi stare in mlade ljubitelje belih strmin. Tudi letos bodo, seveda ob primernih snežnih razmerah, vozili do Koble in Pohorja.

Kobla je edino smučišče v Sloveniji, do katerega pridete kar z vlakom – brez dodatnega drugega prevoznega sredstva. Prve žičnice se začno že na robu Bohinjske Bistrice, urejena je izposoja smučarske opreme, na voljo so tudi smučarske šole in proga za sankanje. Poseben smučarski avtobus bo povezal Bohinjsko Bistrico z Voglom. Smučarski vlak do Koble oziroma do Bohinjske Bistrice in nazaj bo ob primernih snežnih razmerah vozil ob sobotah, nedeljah in praznikih iz Ljubljane. Do Bohinjske Bistrice vodijo vsak

dan tudi železniške povezave iz Nove Gorice, v času ugodnih snežnih razmer pa bo na voljo še poseben smučarski vlak iz Divače. Z nakupom vozovnice za smučarski vlak pa bodo dnevne smučarske vozovnice za 10 odstotkov cenejše. Seveda pa bodo lahko tudi potniki na smučarskih vlakih izkoristili številne siceršnje popuste, ki veljajo za otroke, mladino, družine, starejše upokojenke in skupine; posebej pa gre omeniti ponudbo Turist vikend.

Mariborsko Pohorje je z vlakom in z zagotovljeno avtobusno povezavo do pohorske vzpenjače dostopno tako ljubiteljem dnevne kot nočne smuke. Povratna vozovnica za vlak omogoča nakup smučarskih kart po ugodnejših cenah, otrokom, mladim in šolskim skupinam, ki se lahko z vlakom odpravijo

tudi na športni dan, pa so na voljo še dodatne ugodnosti. Z nakupom vozovnice za smučarski vlak bodo potniki za celodnevno smučarsko vozovnico odšteli manj kot sicer. Odrasli bodo od ponedeljka do petka plačali le 5.000 tolarjev (sicer velja 5.900 tolarjev), mladi od 13. do 23. leta starosti 4.200 tolarjev (sicer 5.000 tolarjev), otroci od 6. do 13. leta starosti 3.500 tolarjev (sicer 3.800 tolarjev). Za nočno smuko, ki traja od 18. do 21. ure, velja enotna cena za učence 5.000 tolarjev, in za otroke 3.200 tolarjev. Posebno ugodna bo tudi ponudba za udeležence športnih dni od ponedeljka do petka s ceno celodnevne smučarske vozovnice 2.200 tolarjev. Med zimskimi počitnicami in ob koncu tedna pa je za učence cena 3.700 tolarjev, za dijake

pa 4.400 tolarjev. Smučarske vozovnice so naprodaj pri blagajnah pohorskih smučišč.

Tudi letos pa se bodo obiskovalci priljubljene tekme za Zlato lisico na njen ogled lahko odpravili s posebnimi vlaki in ugodnimi cenami. Vstopnice za posamezno tekmo (veleslalom in slalom) bodo naprodaj pri blagajnah Info centra Ljubljana ter na železniških postajah Maribor in Celje.

Dodajmo še, da je prevoz smučarske opreme na vlaku brezplačen. Vse dodatne informacije o ponudbah smučarskih vlakov so na razpolago po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si in na železniških postajah. Smučarski vlaki so torej že »v nizkem startu«. Edino poštna pošiljka snega še manjka in že bomo lahko porekli: »Z vlaka – hop – naravnost na smučič!«

## Ceneje do mesečnih vozovnic

Prehod na novo valuto – evro 1. januarja bo poleg vstopa v evropsko denarno družino prinesel tudi težave, saj bo v prvih 14 dneh leta 2007 dovoljeno plačevanje tako s tolarji kot z evri, medtem ko bo vračanje denarja dovoljeno le v evrih. Da bi se izognili zastojev na potniških blagajnah, so zato v potniškem prometu pripravili posebno ponudbo za nakup mesečnih vozovnic za januar. Vsi, ki bodo mesečno vozovnico za januar 2007 kupili v času od 20. do 31. decembra 2006, bodo to lahko kupili za 10 odstotkov ceneje. Posebni popust velja za nakup splošnih mesečnih vozovnic, splošnih mesečnih vozovnic za vlak ICS, osnovnošolskih mesečnih vozovnic, dijaških in študentskih mesečnih vozovnic in vozovnic po pavšalni ceni. Posebni popust velja samo ob nakupu vozovnic na potniški blagajni.



# Potovanje z vlakom z otroki je posebno doživetje

Bližajo se božično-novoletni prazniki. Vas morda zamika, da bi letos praznike preživeli malo drugače, jih popestrili s kakšnim izletom na tuje? Ste morda pomislili, da bi peljali otroke na izlet v sosednje države? Vas zanima, kakšen je videti praznično okrašen Dunaj, Praga, Budimpešta, Salzburg, Zagreb, morda celo Beograd ... Želite začutiti prednovoletno vzdušje sosednjih prestolnic? Ste pomislili na udobno, brezskrbno in seveda poceni potovanje z vlakom? Če izkoristite posebne ponudbe in ugodnosti za potovanja otrok, tak izlet sploh ne bo drag, vašemu otroku pa bo gotovo nepozabno doživetje.

Otroci do dopolnjenega četrtega leta starosti potujejo brezplačno, če ne potrebujejo lastnega sedeža in če potujejo v spremstvu odraslega. Kadar je dovolj prostora, lahko otrok seveda sedi na

lastnem sedežu, ob gneči pa je zaželeno, da otroka, ki ima pravico do brezplačne vožnje, vzame v naročje odrasli spremljevalec.

Nekateri prevozniki odobravajo brezplačen prevoz do dopolnjenega šestega leta starosti, in sicer so to naslednje železnice: bolgarske (BDŽ), češke (ČD), švicarske (CFF/SBB), železnice Luksemburga (CFL), nemške železnice (DB), danske (DSB), madžarske (MAV), avstrijske (OEBB), švedske (SJ), belgijske (SNCB/NMB), slovenske (SŽ), finske železnice (VR) in železnice Slovaške (ZSSK) ter Attica Enterprises (Pomorska družba).

Samo polovico cene za odrasle v mednarodnem prometu plačajo otroci do dvanajstega rojstnega dne. Posamezne železnice so to mejo starosti dvignile na štirinajst let (madžarske železnice), petnajst let (nemške in avstrijske železnice), šestnajst let (danske in

švicarske železnice ter železnice Velike Britanije in Irske) ter celo sedemnajst let (finske železnice).

Na potovanjih v Nemčijo, Avstrijo, Češko, Slovaško in na Hrvaško se otroci, stari do petnajst let, peljejo celo brezplačno, če potujejo po ponudbi City Star v spremstvu najmanj enega izmed staršev ali starih staršev. Babice in dedki, tudi vi lahko peljete svoje vnuke na izlet z vlakom, lahko pa je vožnja z vlakom na tuje tudi novoletno darilo. Pri tovrstnih vozovnicah je pomembno opozoriti na časovne omejitve, in sicer: ob vrnitvi se potniki lahko vračajo šele od polnoči prve nedelje po začetku veljavnosti vozovnice, v odhodu pa omejitev ni. Za družinski izlet ob koncu tedna je torej opisana ponudba kot nalašč.

Tudi pri potovanjih v Srbijo, Črno goro, Makedonijo in Grčijo veljajo popusti, in sicer imajo otroci od

dopolnjenega šestega do dvanajstega leta z vozovnico City Star International 75 odstotkov popusta. Za vozovnice City Star International v Srbijo, Črno goro ter Makedonijo, Solun in Atene glede vračanja ni časovnih omejitev.

Poleg ponudb City Star ter City Star International obstajata za potovanja otrok še dve ugodni vozovnici. To sta vozovnici Euro Domino in Inter Rail, ki omogočata potovanje po skoraj tridesetih državah, otroci od šestega pa do dvanajstega leta starosti plačajo samo polovico cene za odrasle.

Vse dodatne informacije o voznem redu, cenah in o dodatnih ponudbah so dosegljive na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic ali po e-pošti [potnik.info@slo-zeleznice.si](mailto:potnik.info@slo-zeleznice.si).

Torej, letos čez praznike ne bomo doma..?

## Obnovljena parna lepotica 33-037

Takole se je v petek, 8. decembra, temeljito obnovljena parna lepotica 33-037 podala na preskusno obremenitveno vožnjo med Škofjo Loko in Kranjem. Leta 1944 izdelana nemška lokomotiva je ena od okrog 6.000 »vojnih« lokomotiv, ki so bile izdelane med drugo svetovno vojno. Po koncu vojne norosti so lokomotive, ki so pripadale poraženi strani, ostale po vsej Evropi. »Po vojni so lokomotive te vrste po vsej celini sodelovale pri obnovi in tako iz vojnih lokomotiv postale nekakšne lokomotive miru,« pove direktor železniškega muzeja Mladen Bogič.

Naša 33-037 je svojo generalno revizijo doživela v Zrenjaninu. Tamkajšnje podjetje Šinvoz je namreč ohranilo znanje za delo

s parnimi lokomotivami in v tem našlo odlično tržno nišo. Pri natečaju, žal, nismo storili in zato so generalno revizijo 33-037 opravili v Srbiji. Lokomotivo so popolnoma razstavili, obnovili vse obrabne dele, kot so kolesne dvojice, ležaji in puše, natančno je bil pregledan tudi kotel, ki so ga opremili z novimi cevmi. Poleg tega pa so bili seveda vsi deli natančno očiščeni in skrbno ponovno sestavljeni v celoto. »Z rezultatom smo lahko zadovoljni,« pravi Bogič. Na preskusni vožnji v petek, 8. decembra, se je lokomotiva zelo dobro obnesla, svojo kakovost pa je dokazala že takoj v soboto in nedeljo, ko je peljala na dveh rednih vožnjah. Naslednja glavna revizija pomlajeno lokomotivo čaka čez štiri do šest let. MT



SŽ 33-037 na preskusni vožnji od Škofje Loke do Kranja (foto Igor Kuralt).



## International Service Reliability

## Spremljanje gibanja vagonov v tujini

Uporabniki prevoznih storitev si vedno pogosteje želijo podatkov, na podlagi katerih bi lahko ugotovili lokacijo in status vagona (pošiljke) tudi takrat, ko je vagon na ozemlju drugih držav. Danes imajo namreč možnost ugotavljati status in lokacijo vagonov le v času, ko se vagon nahaja na območju Slovenskih železnic, z uporabo portala e-Tovorni promet. Že ko smo vzpostavili portal, so uporabniki naših storitev v tovarnem prometu izrazili želje, da bili svojim pošiljkam sledili tudi preko meja. Večkrat pa so se uporabniki, kot so Intereuropa, Fersped, Merkur, Istrabenz, TDR Metalurgija, Petrol, Gorenje GA, Pacorini in drugi za to možnost zanimali tudi pozneje.

Uporabniki naših storitev pa niso edini, ki potrebujejo podatke o lokaciji in statusu vagona v tujini. Ti podatki so pomembni tudi pri upravljanju vagonov. Z uveljavitvijo nove konvencije COTIF oziroma z uveljavitvijo novega vagonskega prava pa se je potreba po poznavanju trenutne lokacije in statusa vagona še povečala (dispozicija vagona doma in v tujini). Konvencija COTIF ureja odnose med prevoznikom in uporabnikom (ena izmed bistvenih sprememb je tudi nov tovarni list) ter med subjekti pri izvajanju železniških prevoznih storitev (upravljalec železniške infrastrukture, pogodbeni prevoznik, nadomestni prevoznik itd.). Na novo so v konvenciji obdelana poglavja o uporabi vagonov in uporabi infrastrukture. Opredeljuje pa tudi pravila za enotne tehnične

standarde in tehnične predpise za železniški material ter tudi tehnično odobritev železniškega materiala, ki se uporablja v mednarodnem prometu.

Nova konvencija COTIF vpeljuje Enotna pravila za pogodbe o uporabi vagonov v mednarodnem železniškem prometu (EP CUV), katere glavne značilnosti so:

- splošna pogodba o uporabi vagonov (AVV), kjer se bodo lastniki vagonov dogovorili o načinu uporabe in obračuna

teku določenega časa (glede na dogovor v splošni pogodbi o uporabi vagonov).

Upoštevanje navedeno bo v prihodnje za upravljanje vagonov (dispozicijo vagonov) nujno imeti na razpolago informacije o tem, kje se nahajajo naši vagoni v tujini. Če teh podatkov ne bomo imeli na razpolago, bomo lahko zgolj pasivno čakali, kdaj se bodo naši vagoni vrnili, saj ne bomo imeli vpogleda niti v to, ali tuje železnice uporabljajo naše vagon

odstotkov vseh domačih vagonov, ko so ti v tujini, pozneje pa se bo ta delež povečeval, ko se bodo projektu priključili tudi drugi železniški prevozniki. Pomemben je tudi podatek, da se vagoni v tujini zadržujejo povprečno 72 ur.

Pred odločitvijo o vključitvi v projekt za zagotavljanje informacij o gibanju vagonov v tujini, smo analizirali tudi posledice, ki bi lahko nastale, če si ne bomo zagotovili ustrezne podatke o delu naših vagonov.



ter o sami višini prevoznih cen za prazne prevoze (dvostranski sporazumi),

- plačevanje nadomestil za zadrževanje vagonov šele po preteku dogovorjenih rokov,
- izenačitev statusa vagonov v lasti železnic s statusom zasebnih vagonov (za obe vrsti vagonov se bo v prihodnje pri prevozu praznega vagona uporabljal vagonski list),
- železnice (prevozniki) bodo vračale oziroma odpravljale prazne vagonov v nakladanje le po naročilu lastnika vagona (dispoziciji), oziroma po pre-

za lastne potrebe. S pristopom k projektu **International Service Reliability** pa si želimo zagotoviti osnovne informacije o kraju nahajanja in stanju vagonov, da bi lahko sploh gospodarili z vagoni kot sredstvi za izpolnjevanje sklenjenih pogodb.

Sliki prikazujeta položaj glede nadzora nad vagoni pred in po predvidenem pristopu k ISR. Če smo imeli pred pristopom možnost spremljati le vagon, ko so bili »doma«, pa bomo v prihodnje lahko spremljali vagon tudi v tujini. V začetni fazi bomo spremljali 40

V tem primeru se bo povečalo zadrževanje naših vagonov v tujini, vagonov za nakladanje pa bo začelo primanjkovati, saj se vagoni ne bodo dovolj hitro vračali. Obenem ne bo nadzora nad zaračunanimi prevozninami za prevoz praznih vagonov SŽ pri drugih prevoznikih, vprašljiv bo nadzor zadrževanja vagonov pri posameznih prevoznikih in s tem pobiranje prihodka od nadomestil za zadrževanje vagonov. Lahko se pojavijo težave pri izvedbi dogovorjenih storitev za naše uporabnike, v posel pa bi se lahko namesto nas

vkjučili drugi prevozniki (druga podjetja, ki imajo na razpolago ustrezne vagonne).

## Kaj je ISR in kako deluje

ISR je projekt organizacije Raildata, ki deluje pod okriljem UIC in je tudi lastnik pravic za ISR. Raildata se ne financira iz proračuna UIC, temveč iz prispevkov članic Raildata. Organi Raildate so generalna skupščina, kjer ima vsak član en glas, (za odločanje je potrebna večina) ter izvršni komite, ki je oblikovan za vsak projekt (ISR, Orfeus,...) posebej.

International Service Reliability je pravzaprav mednarodna baza podatkov o gibanju vagonov. V bazo podatkov posredujejo železniški prevozniki podatke, na osnovi katerih lahko spremljajo posamezen vagon – ugotavljajo status in lokacijo vagonov (podo-

vagonov po različnih kriterijih (številka vagona, številka tovarnega lista, odpravna država, namembna država, izbira se lahko med praznimi in naloženimi vagoni). Rezultat poizvedbe si lahko ogledamo na ekranu ali pa si podatke shranimo na računalnik (CSV, TXT oziroma XML datoteka).

## Slovenske železnice in ISR

Ker Slovenske železnice že sodelujemo pri izmenjavi podatkov z aplikacijami Hermes (H30), je bilo lahko na relativno enostaven način zagotoviti potrebam mednarodne baze podatkov o gibanju vagonov. Nekoliko večji zalogaj pa je oblikovanje posebnih sporočil posebnih statusov vagonov. Trenutno še ni razvitega sistema za posredovanje teh sporočil, vendar o tem že zelo intenzivno razmišljamo.

zagotovljena tudi nevtralnost sistema.

Čeprav že imamo sistem za posredovanje podatkov Hermes 30 sosednjim železnicam, pa je bilo treba razviti namensko aplikacijo za izmenjavo podatkov s sistemom ISR. Tako smo po izvedenem predhodnem testiranju delovanja aplikacije v sodelovanju z Raildata projektnim timom 5. septembra letos začeli posredovati podatke v sistem ISR. Na tej osnovi smo si zagotovili tudi administratorsko uporabniško ime in geslo za obvladovanje in dodeljevanje ostalih dostopov za potrebe SŽ. Gesla in pravice za dostop smo dodelili ključnim sodelavcem tovarnega prometa (CSC, gospodarjenje z vagoni, prodajna služba). Poleg uporabe podatkov in informacij, pridobljenih iz sistema ISR, je temeljna naloga tudi preskušanje delovanja spletne aplikacije ter kakovosti razpoložljivosti podatkov.

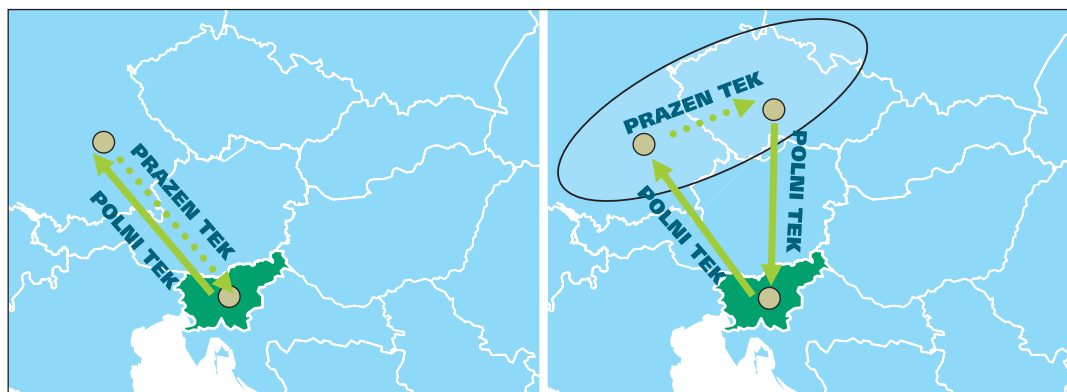
bo do podatkov prišel sam in hitreje.

Možnost sledenja vagonov v tujini bomo vključili v portal e-Tovorni promet. Uporabnik bo lahko sam izbral poizvedovanje po vagonu v tujini, lahko pa bo sistem poizvedbo na ISR presmeril sam, ko bo ugotovil, da je vagon, ki ga je uporabnik iskal z aplikacijo za Slovenijo, že prestopil mejo. Omenjeno je sicer videti enostavno, vendar pa bo to kar konkretnen zalogaj za pripravo ustreznih programskih rešitev. Nekaj težav je povzročalo tudi določanje upravičenosti za selektiven dostop posameznega uporabnika do podatkov. Ocenjujemo, da bi lahko uporabnikom to možnost sledenja vagonov ponudili kmalu po novem letu.

Zagotavljanje podatkov aplikacije Hermes 30 (Najava vlaka) v skupno bazo je sicer pogoj za pristop k ISR, ni pa to popolna rešitev, ki bi jo od nas pričakovali ostali evropski železniški prevozniki (skupna korist). Ponujamo jim namreč informacijo o prehodu njihovih vagonov čez mejo, nimajo pa informacije o vmesnih aktivnostih z njihovimi vagoni, ki jih nudijo statusi vagonov in njihove spremembe, predvsem pa na razpolago nimajo časa prihoda vagona na namembno postajo. To pa je tudi ena izmed nalog, ki se jih bomo morali lotiti.

S tem pa se zgodba še ne konča. Do sedaj smo opisovali razvojne naloge, namenjene za zagotavljanje podatkov in uporabo podatkov, ki jih načrtujemo v našem podjetju. Razvija pa se tudi ISR. Za prihodnje leto načrtujejo razširitev funkcionalnosti s sledenjem kontejnerjem in vlakom ter tudi s pripravo modula za opredelitev predvidenega časa prihoda vagona na namembno postajo. Načrti projekta ISR so po eni strani zelo zanimivi in potrebni – tako za nas kot za naše uporabnike. Po drugi strani pa to pomeni tudi nadaljevanje naših razvojnih aktivnosti, če hočemo biti enakovreden partner projekta ISR.

### Shematični primer vračila vagona po razkladanju in primer dispozicije vagona:



bno kot pri našem arhivu vagona). Za zagotavljanje podatkov in polnjenje baze se trenutno uporabljajo podatki aplikacije Hermes – Najava vlaka ter posebna sporočila glede posameznih statusov vagona (ko vagon zapusti odpravno postajo, prispetje na ranžirno postajo, odhod z ranžirne postaje prehod meje ter prihod vagona v namembno postajo).

V projektu ISR so oblikovali spletno aplikacijo, ki omogoča uporabo podatkov iz mednarodne baze podatkov o gibanju vagonov. Aplikacija, ki je namenjena izključno za delavce železniških prevoznikov, omogoča sledenje

Na osnovi posredovanih podatkov lahko železniški prevozniki selektivno dostopajo do podatkov, če je železniški prevoznik, ki poizveduje po vagonu, udeležen v transportu (v tem primeru so dostopni podatki za vse vagonne), oziroma je dostopen podatek za vse vagonne, ki so uvrščeni v vagonski park posameznega železniškega prevoznika, ne glede na to, kje so. Vzdrževanje aplikacij in baz podatkov oziroma vsega potrebnega za obratovanje sistema je posredovano v upravljanje zunanjemu dobavitelju (CAP- Gemini), s čimer je

## Nadaljnje dejavnosti

Osnovni način posredovanja podatkov našim uporabnikom je torej s posrednikom – železniškim delavcem. Naš cilj pa je razvoj sistema, ki bo uporabnikom omogočal samostojno sledenje vagonom. Pri tem bo komunikacija potekala neposredno med našim informacijskim sistemom in ISR z uporabo spletnih tehnologij (medaplikacijsko povezovanje z uporabo SOAP protokola). S tem se bodo razbremenili naši zaposleni, koristi pa bo imel tudi uporabnik, ker

## Stabilna ogrevalna naprava v Mariboru

Zime se bodo končno  
veselili tudi potniki –  
šoferji tovornjakov

V zimskem času so se pogosto pojavljale težave, povezane z neogrevanjem potniških vagonov, uvrščenih v vlakih, s katerimi se prevažajo tovornjaki na relaciji Maribor Tezno-Wels. Čakajoči vozniki, ki so vstopali v neogrete potniške vagonne tudi pri temperaturi 23 stopinj pod ničlo, pogosto sploh niso hoteli v vagonne in prihajalo je do različnih konfliktov. Zaradi, treba je priznati, povsem neustreznih načinov, ki smo se jih morali uporabljati za ogrevanje vagonov, so nastajale zamude oprtnih vlakov. To pa je povzročilo nezadovoljstvo organizatorja prevoza Adriakombi in Ökombi. Zaradi vedno bolj zaostrenega položaja je prišlo že celo do groženj, da se bo tovor preusmeril drugam. Zato smo se pospešeno lotili iskanja rešitev in letos smo po mnogih letih velikih težav in nezadovoljstva voznikov tovornjakov, le uredili predogrevanje potniških vagonov.

Ustrezno tehnično rešitev in idejni projekt je predlagala stroka v SEE Ljubljana, to je namestitev stabilne ogrevalne naprave. Glede na to, da se je ideja izoblikovala šele sredi leta, v prakso pa jo je bilo treba prenesti že pred zimo, se je vsem sodelujočim, predvsem glede potrebnega finančnega vložka in časa, na začetku naloga zdela skoraj nemogoča. Pa vendar – naprava stoji, delavci TVD se že šolajo za uporabo in vsak čas bo stabilna ogrevalna naprava, prva tovrstna na Slovenskih železnicah, tudi v uporabi.

Strokovnjaki SEE Ljubljana so glede na sorazmerno veliko potrebno



Vagoni oprtnega vlaka na postaji Maribor Tezno se po novem že pred vožnjo ogrejejo s stabilno ogrevalno napravo.

električno moč ogrevanja vagonov predlagali napajanje neposredno iz voznega omrežja 3 kV. Ogrevanje namreč deluje iz tega vira tudi, če se napaja neposredno čez lokomotivo. Pri tem smo uporabili preizkušene tehnične rešitve tujih železniških uprav.

Ker se oprtni vlaki v Teznom nakladajo na neelektrificiranih tirih, je bil večji del investicije potreben za 3 kV kabelski dovod do same naprave ob tiru potniških vagonov. Druge v Evropi so tovrstne naprave praktično na vsaki večji železniški postaji. Prav gotovo bi veljalo razmisliti o tem da bi s takimi napravami opremili večje postaje po vsej

Sloveniji, seveda če se potrdijo izračuni ekonomske utemeljenosti ter s tem prihranki in večja razpoložljivost vlečnih vozil, ki nam jih primanjkuje.

V tovornem prometu smo veseli, da je problematika predogrevanja potniških vagonov rešena in s tem tudi odprta možnost za kakovostno širjenje dejavnosti (za leto 2008 obstaja možnost že 10 parov vlakov) in večji prihodek na tem segmentu. Brez partnerstva in izrednega vsestranskega angažiranja direktorja tovornega prometa Igorja Hribarja in Roka Svetka, direktorja Adriakombija, ki organizira oprtne prevoze, pa vsekakor novost ne bi bila mogoča.

Povezovanje različnih področij je očitno edini pravi model za povečevanje tržnih deležev v železniškem tovornem prometu ter prava pot za delo v prihodnje. V tovornem prometu smo hvaležni vsem, ki so kakor koli pomagali pri izpeljavi projekta. Posebej bi rada omenila g. Marjana Hribarja iz Centra za investicije, ki je hitro pripravil vse formalne pogoje za projekt, ter Sekcijo za elektroenergetiko Ljubljana. Zlasti velja omeniti šefa sekcije Braneta Filipiča ter njegova sodelavca Mitja Žnidarčiča in Andraža Skuka, ki sta predlagala idejne rešitve ter jih strokovno vodila vse do praktične uporabe nove naprave.



# Obnova levega tira na odseku Gornje Ležeče-Divača

Levi tir na odseku Gornje Ležeče-Divača je bil v celoti nazadnje obnovljen leta 1972 s sistemom tirnic tipa S 49, na lesenih pragovih in s K pritrditvijo. Po tem času je potekalo redno in investicijsko vzdrževanje s posamičnimi no menjavo pragov in tirnic ter dogramoziranjem gramozne grede. V zadnjih letih je bilo opaziti povečano število zlomov tirnic in deformacij tira. Rezultat merilnih voženj je bilo povečano število napak v vegavosti tira na bazi šestih metrov. Zaradi blata na posameznih odsekih se je poslabšala tudi stabilnost tira. Največje težave pa nam je povzročala prevelika izraba pragov in tirnic, zaradi česar se je tir razširil. Po iztiranju na desnem tiru 2. marca 2003 se je ves promet za nekaj časa preusmeril na levi tir. Zaradi povečanih obremenitev se je tudi stanje levega tira še hitreje poslabšalo. Del uporabnega materiala, ki smo ga pridobili z desnega tira, predvsem pragove in tirnice, smo vgradili v levi tir. S temi ukrepi, povečanim obsegom vzdrževalnih del in z dodatnim nadzorom smo



vzdrževali prevoznost levega tira, vendar poslabšanja stanja nismo mogli zaustaviti. Petnajstega septembra letos je inšpektor pregledal tir in izdal pisno odločbo o ugotovljenem slabem stanju tira, kar je še dodatno pospešilo priprave na obnovo levega tira.

Prva faza obnove levega tira na odseku Gornje Ležeče-Divača od km 662+895 do km 668+895 se je začela 2. novembra. Dela opravlja Železniško gradbeno podjetje. Stari tir je bil v celoti odstranjen, gramozna greda je bila ponekod presejana, na nekaterih mestih pa izkopana in odpeljana na deponijo. Novi tir je zgrajen s tirnicami UIC 60 1175 N/mm<sup>2</sup> natezne trdnosti, z novimi lesenimi pragovi s pandrol pritrditvijo in novim tolčencem. Tirnice so med seboj zvarijo in vključijo v dolgi tirni trak. Vremenske razmere so bile naklonjene delom, tako da so ta potekala v skladu z načrti. Stalna zavora tira se je končala 6. decembra in na tiru je bila vpeljana počasna vožnja s hitrostjo 50 kilometrov na uro. Obnova tira se bo nadaljevala z dnevnimi zaporami tira, predvidoma do 22. decembra.

Ves pridobljeni starorabni material smo prepeljali na deponijo v Sežani, kjer so bili pragovi demontirani, materiale pa so pregledali in razvrstili. Ves material za zgornji stroj, ki se ga še da uporabiti na stranskih progah in na postajnih tirih, je bil naložen in razpeljan na predvidene lokacije.

V času zapore sta bili postavljeni dvečasni odjavnici (Gabrk in Košana), tako da je bilo kljub delom omogočeno tekoče odvijanje prometa brez večjih zastojev in zamud. Za naslednje leto pričakujemo drugo fazo obnove omenjenega tira ter obnovo glavnih prevoznih tirov na postaji Gornje Ležeče ter obnovo obeh tirov na odseku Košana-Gornje Ležeče.



# Kljub konkurenci obdržati vodilno vlogo



**Branko Omerzu**  
namestnik generalnega direktorja

Branko Omerzu je kot namestnik generalnega direktorja prevzel poslovanje Slovenskih železnic sredi oktobra, ko so bili časopisi polni udarnih naslovov o slabem stanju našega podjetja. Zdaj, dva mesece pozneje, kaže, da se je likvidnostni položaj izboljšal. Kako pa nam kaže do konca leta in v začetku naslednjega leta?

**Ob koncu poslovnega leta je seveda najpomembnejša tema poslovni rezultat. V medijih so pogosta poročila o rekordni izgubi in skorajšnjem kolapsu sistema. Kakšna je realna slika?**

Če bi Slovenske železnice res propadle vsakič, ko nam to napovedo v časopisu, bi železno cesto že zdavnaj srečevali samo v kakšnem muzeju. Slovenske železnice niso pred kolapsom, res pa je, da železničarke in železničarji delamo na robu naših zmogljivosti. Dejstvo je, da se naše podjetje srečuje z velikimi težavami. Tu mislim predvsem na vse hujši boj na trgu, zaradi katerega povečani prevozi tovora še ne pomenijo tudi več prihodka. Na drugi strani pa nas »klesti« stanje naše infrastrukture, ki je katastrofalno, denarja za njeno vzdrževanje ali celo investicije pa ni dovolj. K temu lahko prištejemo še velike podražitve nekaterih materialov, ki jih uporabljamo pri vzdrževanju, na primer bakra in pragov. Ob tem ne gre pozabiti na zastarela vozna sredstva, ki jih je nujno treba nadomestiti. Sto novih tovornih vagonov in dvajset

večsistemskih lokomotiv pomeni začetek tega procesa, ki nam daje upanje v boljše pogoje dela. Stanja v tovornem prometu se še kako zavedamo tudi v poslovanju. Sredi leta, ko je bilo očitno, da tovorni promet upada, smo se zato še posebno intenzivno posvetili tej problematiki s pridobivanjem novih tovorov. Prvi rezultati se že kažejo, saj nam je uspelo zaustaviti povečevanje tekoče izgube in trend obrniti navzgor. Prvotne ocene letošnjega poslovnega rezultata so se gibale od 4,5 milijarde pa vse do 6 milijard tolarjev izgube. Zdaj lahko že zagotovim, da se bomo do konca leta precej približali predvidevanjem poslovnega načrta. Pričakujem, da bomo poslovno leto končali z manj kot 1,5 milijarde izgube pred obdavčitvijo, ki bo z upoštevanjem novih računovodskih standardov še manjša. Rečem lahko torej, da smo na dobri poti. In kar takoj naj poudarim, da je to zasluga vseh zaposlenih. Optimizem mi vliva tudi sprejem poroštvenega zakona v državnem zboru, ki zagotavlja skoraj 100 milijard za železniško infrastrukturo in pomeni začetek procesa njenega posodobljanja.

**Pred dobrim mesecem ste obljubili, da nam do konca leta ne bo več treba najemati likvidnostnih kreditov, ki so bili po navadi namenjeni izplačilu plač. Obljuba še drži?**

Vsekakor. Z »agresivnim« pridobivanjem novih tovorov in nekaterimi drugimi ukrepi nam je uspelo ustaviti povečevanje izgube in normalizirati tekoče likvidnostno stanje. Kot sem obljubil, novembra in decembra nismo in ne bomo najeli nobenega novega kredita. Še več – že ta mesec bomo vrnil več kot 2 milijardi kreditov.



## Vlada je v zadnjem tednu novembra sprejela tri anekse, s katerimi zagotavlja dodatna sredstva za opravljanje obveznih javnih gospodarskih služb. Kaj nam prinašajo?

Naj vas takoj popravim. Ne gre za dodatna sredstva, temveč za plačilo za že opravljena dela. Aneksov sem zelo vesel, saj se bo s sredstvi, ki jih bomo dobili na njihovi podlagi, izboljšalo stanje na področju obveznih gospodarskih javnih služb. Pri sredstvih, ki nam jih zagotavljajo aneksi, kot sem dejal, ne gre za nov, dodaten denar, temveč gre pravzaprav za poplačilo dela, ki smo ga že opravili. Ne smemo pozabiti, da smo pogodbo za vzdrževanje javne železniške infrastrukture podpisali šele aprila, in to po polletnem pogajanju, za okrog 2,7 milijarde tolarjev pod nivojem, ki bi zagotavljal normalno tekoče vzdrževanje. Ob tem je treba omeniti, da ni normalno, da del teh premalo odobrenih sredstev dobimo šele decembra. Dejansko bi morali že v začetku leta imeti pred seboj jasno sliko načrtovanih del in sredstev zanje. Tudi v notranjem potniškem prometu in vodenju prometa je bilo sredstev zaradi proračunskih omejitev manj od potrebovanih in določenih z veljavnimi predpisi. Ta sredstva, ki nam jih »prinašajo« aneksi, bodo samo delno zapolnila te primanjkljaje. Nikakor pa ne gre za dodaten denar za sanacijo Slovenskih železnic, ki bi se uporabil za zmanjševanje tekoče izgube, kajti vsa sredstva so namenjena za javne gospodarske službe in bodo tam tudi porabljena.

## Na sprejem v državnem zboru čakajo spremembe zakona o železnici, ki bodo med drugim upravljanje javne železniške infrastrukture spet prenesle na Slovenske železnice. Kaj pričakujete od njega?

Novi zakon bo uredil pomanjkljivosti sedanje ureditve, ko so pristojnosti razdeljene med več subjektov. Predvsem tu mislim na Agencijo za železniški promet kot upravljalca javne železniške infrastrukture na eni strani in Slovenske železnice kot pooblaščenega upravljalca na

drugi strani. Taka delitev se je pokazala kot slaba in neracionalna. Nedvomno prav na Slovenskih železnicah najbolj poznamo naše proge in imamo tudi kadre z dolgoletnimi izkušnjami, ki najbolje znajo skrbeti za infrastrukturo. Sicer pa se s spremembo zakonodaje samo uzakonja sedanje stanje. Dejansko že danes skrbimo za našo infrastrukturo, pa čeprav le kot »pooblaščenec« upravljalca, ki je prisiljen nenehno »prošati« za denar za javno železniško infrastrukturo in druge javne gospodarske službe. Prepričan sem, da bodo spremembe zakonodaje prinesle boljše pogoje za delo vsega slovenskega železniškega sektorja, ne le Slovenskih železnic.

## Novi zakon, ki se sicer sprejema že kar nekaj časa, predvideva tudi ponovno reorganizacijo v enovito podjetje.

Zakon predvideva integralno organiziranost SŽ-ja v enovitem podjetju, ki opravlja vse temeljne dejavnosti v eni družbi – prevoz tovora in potnikov ter upravljanje javne železniške infrastrukture z vodenjem prometa. S tem bodo ponovno združene vse bistvene funkcije na enem mestu, kar je tudi edino smiselno. Slovenske železnice smo v primerjavi z drugimi evropskimi ali celo svetovnimi železnicami majhno podjetje in v prid enovite organiziranosti govorijo številni strokovni razlogi. Kot enovito podjetje bomo lahko delovali bolj racionalno in učinkovito na vseh področjih – kadrovskem, tehničnem in ekonomskem. Hkrati ne smemo pozabiti, da HSŽ že sedaj opravlja vse temeljne dejavnosti. Organizacija s tremi odvisnimi družbami namreč nikoli ni zaživela v praksi, družbe pa že na samem začetku niso bile postavljene na zdrave ekonomske temelje. To je navsezadnje pokazalo tudi poročilo računskega sodišča.

## Ko že omenjate računsko sodišče – to je pri pregledu poslovanja za leto 2004 zapisalo kar nekaj očitkov. Kako bo ukrepalo poslovodstvo?

Naša naloga je, da v 90 dneh pripravimo odgovor, kar bomo tudi

storili. Pri nepravilnostih, ki so zapisane v poročilu računskega sodišča, gre za dediščino prejšnjega poslovodstva, ki pa žal še vedno vpliva na naše poslovanje. Številne nepravilnosti smo že ugotovili sami na poslovodstvu, naj na primer poudarim, da je bilo vzdrževanje vozniških sredstev zanemarjeno. To je sicer na kratki rok umetno prineslo boljši poslovni rezultat, nujno vzdrževanje pa bo sedaj vseeno treba opraviti, kar pomeni večje stroške. Tudi sredstva za kadrovske reorganizacije niso bila porabljena v prvi namen, da velike prodaje nepremičnin sploh ne omenjam. Večino nepravilnosti smo že odpravili in o tem bomo tudi v roku poročali računskemu sodišču.

## Pred nami je reorganizacija, ki naj bi bila uveljavljena že z letom 2007. Kaj nam bo prinesla?

Čeprav novi zakon o železnici še ni bil sprejet, spremembe notranje organiziranosti že potekajo, neodvisno od zakonodaje. Naš cilj je predvsem poenostavitev organizacijske strukture z bistvenim zmanjšanjem števila organizacijskih enot ter z zmanjšanjem števila ravnih vodenj. Vse to se bo odrazilo na zmanjševanju stroškov. Pomemben del reorganizacije je tudi vzpostavitev centralne transportne operative, ki bedi nad usklajenim izvajanjem prometa. Poslovodstvo se zaveda, da nobena reorganizacija ne more uspeti brez ljudi, ki stojijo za njo. Zato nenehno tesno sodelujemo s socialnimi partnerji – s sindikati in s svetom delavcev – in v kar največji meri skušamo upoštevati njihove dolgoletne izkušnje ter pripombe. Z novo organiziranostjo bomo poenotili delovna mesta, za katera se zahtevajo enaka znanja in sodijo v isti plačilni razred.

## Pri vsaki reorganizaciji se nam takoj postavi vprašanje, ali bo pomenila tudi določanje presežnih delavcev.

Dejstvo je, da je kadrovska struktura našega podjetja trenutno

precej neuravnovešena. Na eni strani nam primanjkuje izvršilnega osebja, na drugi strani pa tudi visoko strokovnega kadra najrazličnejših profilov – inženirjev gradbeništva, strojništva, elektrotehnike, finančnikov, ... Res pa je, da bo treba na nekaterih področjih, zlasti v srednjem segmentu, najti bolj racionalne delovne rezultate s prekvalifikacijami in razporeditvami znotraj podjetja. Vsekakor bomo to problematiko reševali postopno, z veliko mero socialnega poslušanja in v nenehnem sodelovanju s socialnimi partnerji, tako sindikati kot svetom delavcev. Nihče se ne bo kar znašel na cesti, iskali bomo tako imenovane notranje variante. Prehod na učinkovitejšo obliko organizacije bo postopen, zaradi same reorganizacije pa se pogoji dela – naj rečem kar konkretno: plače – nikakor ne bodo poslabšali.

## Začetek novega leta ne bo pomenil le poenostavljene organiziranosti, temveč tudi odprtje naših prog tujim prevoznikom ...

Prvega januarja 2007 bodo naši tiri res odprti za druge prevoznike tovora iz Slovenije in iz tujine. Nikakor ne moremo pričakovati, da se nas bo konkurenca preprosto izognila. Na agenciji se je menda nekaj podjetij že zanimalo za vožnjo po slovenskih progah. Z vlaganjem v vožni park in optimiranjem naše organizacije se na konkurenco pospešeno pripravljamo. Našo prednost vidim v dobrem sodelovanju z največjimi uporabniki in tudi tujimi železnicami. Naš adut ste prav gotovo tudi železničarke in železničarji, ki najbolj poznate železnico pri nas in znate dobro ter veliko delati. Prepričan sem, da nam bo s skupnim delom uspelo obdržati vse največje posle in tudi vodilno vlogo ter s tem doseči boljše rezultate. S to mislijo bi se rad vsem sodelavkam in sodelavcem zahvalil za delo v letošnjem letu in vam ter vašim dragim zaželel prijetne praznike ter srečno in uspešno leto 2007.



## Projekt MERITS / PRIFIS

## Eden največjih projektov UIC

Projekt MERITS / PRIFIS je zelo zahteven in obsežen projekt, eden od največjih, ki potekajo pod okriljem mednarodne železniške zveze UIC. Ravno sedaj prehaja v odločilno končno fazo, ki bi morala do leta 2009 omogočiti njegovo praktično uporabo. Njegova izvedba bo zelo pomembna za prihodnjo organizacijo evropskih železniških podjetij na področju informiranja in prodaje storitev.

Projekt MERITS / PRIFIS sestavlja, kot je razvidno že iz imena, dva projekta, ki pa bosta delovala enotno in povezano. Projekt MERITS (Multiple European Railways Integrated Timetable Storage) je bil sprožen pravzaprav že leta 1996, vendar je status uradno verificiranega projekta dobil leta 1998. Gre za graditev vseevropske voznoredne baze, v katero je trenutno vključenih 32 železniških podjetij, ki pošiljajo svoje voznoredne podatke. Podatki se ažurirajo mesečno in železniška podjetja lahko dostopajo do aktualnih voznorednih podatkov mednarodnega prometa. Bistveni cilj in sedaj že tudi večinoma dosežen rezultat projekta MERITS je uvedba enotnega vira informacij, ki nadomešča klasično dvostransko izmenjavo voznorednih podatkov med železniškimi podjetji. To je prvi korak v razvoju velike informacijske »banke podatkov«, ki bo vsebovala voznoredne, cenovne pa tudi druge različne železniške podatke, pomembne za poslovanje železniških prevoznikov.

Projekt PRIFIS (Price and Fare/ Timetable Information System) se je začel leta 2004. Njegov cilj je postavitve centralizirane evropske baze podatkov o cenah glede na izbrano relacijo in vlak na mednarodni poti. To bi omogočalo prodajnemu osebju veliko enostavnejše in tudi hitrejšo pri-



dobivanje informacij za obveščanje potnikov in prodajo storitev mednarodnega potniškega prometa. Za vsak vlak in vsako relacijo, ki je na razpolago v bazi MERITS, bi torej morali poiskati tudi ustrezno informacijo o ponudbi prevoznih cen.

Končni cilj je povezava obeh baz v enotno informacijsko bazo, ki bi za vsako mednarodno potovanje posredovala tudi ceno. Naloga je vse prej kot lahka in zato bo v naslednjem obdobju do leta 2009 potrebnih še veliko naporov in zelo dejavnega sodelovanja železniških prevoznikov.

### Terminski plan uvajanja projekta

Kar nekaj načrtovanih dejavnosti je bilo že opravljenih, na podlagi definiranih izhodišč in ciljev so bile za oba projekta podpisane pogodbe z različnimi izvajalci. MERITS I (2000-2005) je končan, z njim je bila izdelana baza ter

orodja, ki omogočajo pošiljanje voznorednih podatkov v enotno bazo. Druga faza projekta MERITS še poteka in pomeni nadaljnjo dodelavo posameznih orodij za bolj učinkovito oziroma pravilno zajemanje podatkov. Predviden konec te faze je marec 2009. Obenem se bo izdeloval tudi iskalnik prevoznih poti z imenom HORSE. Prva faza projekta PRIFIS se je začela leta 2004, sledili ji bosta še druga in tretja faza, ki bo končana predvidoma prav tako leta 2009. Gre za izdelavo baze za cene po tarifi TCV in globalnih cen (kot na primer za vlake med Slovenijo in Italijo). Projekt PRIFIS IVa (2005-2009) pomeni oblikovanje baze za vnos posebnih cen, ki so rezultat dvostranskih ali tudi večstranskih dogovorov med železniškimi podjetji (na primer München Spezial za relacijo Ljubljana-München).

Glede na postavljene roke bi moral biti cel projekt končan avgusta 2009. Voznoredna

in cenovna evropska baza bi lahko bili osnova za upoštevanje zadnjih gibanj na področju, ki bi omogočila zadovoljiti zahteve aktualnih trendov s področja distribucije železniških storitev. Predvsem gre za napovedi precejšnjega povečanja mednarodnega železniškega prometa v prihodnjih letih – predvsem zaradi prostega pristopa na tržišče in investicij v železniško infrastrukturo ter vozna sredstva. Leta 2000 je tako v mednarodnem prometu potovalo 65 milijonov potnikov, do leta 2020 pa se pričakuje povečanje za kar 41 odstotkov. Prav tako pa se spreminja struktura prodajnih kanalov. Pri nemških železnicah (DB) je delež prodaje po spletu dobrih 10 odstotkov, še leta 2003 je bil ta delež le 4 odstotke. Poleg tega železniški prevozniki vse bolj postajajo ponudniki mobilnosti v celoti. Že danes na primer večja prodajna mesta pri DB ponujajo možnost nakupa železniških in letalskih

vozovnic, najema avtomobilov in nenazadnje turističnih storitev. Podobne cilje ima tudi potniški promet na Slovenskih železnicah. Projekta MERITS in PRIFIS pa sta pomembna tudi zaradi uresničevanja železniške zakonodaje v okviru tretjega železniškega paketa. Ta prinaša pomembne zahteve glede pravic uporabnikov o razpoložljivosti informacij in prodaji storitev potniškega prometa. Pri tem je v prihodnost zazrta tudi iniciativa projekta TAP /TSI, katerega končni cilj je zelo preprosto vseevropski distribucijski sistem.

## Ocena dosedanjega dela na projektu MERITS / PRIFIS

»Gradnja« baz projekta je pokazala vso specifičnost mednarodnega železniškega prevoza v primerjavi z drugimi vrstami prevoza, na primer z letalskim prometom. Če danes potujemo na mednarodni relaciji, najprej dobimo podatke o voznem redu vlakov na izbrani relaciji. Za informacije na SŽ uporabljamo voznoredno bazo Hafas, do katere dostopamo z voznim redom na CD plošči ali z uporabo spletne strani. Drugi korak pa je izračun cene za izbrano

relacijo oziroma vlak. Večina cen je na voljo v elektronski obliki v sistemu EPA-SUPRA, v določenih primerih pa si pomagamo tudi z uporabo klasičnih ročnih tarif. Projekt MERITS / PRIFIS bi moral omogočiti, da se poleg voznoredne variante za izbrano mednarodno relacijo izpišejo tudi informacije o cenah. To bi vsekakor pomenilo hitrejše pridobivanje celovite informacije, a pot do takšnega načina dela ni niti malo enostavna. Dosedanja testiranja delovanja projekta so pokazala še veliko pomanjkljivosti. V železniškem prometu moramo nuno upoštevati prevoznost pot na celotni relaciji in za vse vlake znotraj nje tudi zagotoviti podatke o cenah. Tega pogosto ne moremo doseči, kar je lahko posledica ne dovolj ažurnih ali sploh manjkajočih podatkov posameznega sodelujočega železniškega podjetja. Po drugi strani pa so težavne tudi neusklajene prevozne poti oziroma točke. Pomembno je, da so preskusi pokazali vzroke težav in se tako lahko tudi rešujejo, pa čeprav so pri tem tudi še nepotrtjene rešitve. V vsakem primeru bo v naslednjem obdobju, to je do druge polovice leta 2009, treba opraviti še veliko dela, zlasti pri projektu PRIFIS.

## Možnosti nadaljnjega razvoja

Za nadaljnji razvoj projekta MERITS / PRIFIS obstajajo različne možnosti. Izbira med njimi bo povezana s vprašanji glede funkcionalnosti in lastništva projekta ter načina uporabe podatkov. Trenutno potekajo analize in usklajevanja sodelujočih železniških podjetij, ki morajo biti končana do konca januarja 2007. Sedanje razprave kažejo, da bi najprej lahko zagotovili celovito in aktualno delovanje voznoredne in cenovne baze, ki bi jo lahko železniška podjetja uporabila kot osnovo oziroma kot podporo za oblikovanje lastnih distribucijskih kanalov. Morebitne zahteve za nadaljnjo dograditev projekta v enoten informacijski sistem pa pomenijo nadaljevanje dela tudi po letu 2009 – vsaj do druge polovice leta 2010. Potrebna bi bila tudi dodatna finančna sredstva. Zdi se, da se bodo v prihodnje vsi naporji usmerili v doseganje zastavljenih ciljev osnovnega projekta in popolno funkcionalnost voznoredne in cenovne baze. To pa bi bil, z upoštevanjem vseh znanih težav, dejansko velik dogodek za vsa sodelujoča železniška podjetja in UIC.

## Aktualno

### UIC z novim statutom in vodstvom

Generalna skupščina mednarodne železniške zveze UIC, katere članica so tudi Slovenske železnice, je 7. decembra v Parizu enoglasno odločila, da Jay Prakash Batra, predsednik uprave Indijskih železnic in dosedanji podpredsienik UIC-ja, postane novi predsednik te mednarodne organizacije. Batra je nasledil Švicarja Benedikta Weibla, ki je UIC vodil v letih od 2003 do 2006, na indijskih železnicah pa je na različnih delovnih mestih zaposlen že 35 let.

Generalna skupščina je sprejela tudi novi statut UIC-ja, ki spreminja doslej pretežno evropsko usmerjeno organizacijo te zveze. Novi statut določa vlogo izvršnega odbora, ki sprejema odločitve skupaj z generalno skupščino. V njem je 21 članov, ki so izbrani glede na geografsko pripadnost. Izvršni odbor bodo tako sestavljali trije predstavniki iz Severne in Južne Amerike, trije iz Afrike, štirje iz Azije, trije s Srednjega vzhoda, eden iz kavkaških držav, eden iz Oceanije, štirje iz Evrope, eden iz Magreba (regija Afrike, ki zajema področje severno od puščave Sahara in zahodno od reke Nil) in en predstavnik iz Rusije. Z vzpostavitvijo novega, razširjenega izvršnega sveta se je ukinil UIC-jev svetovni izvršni svet, ki je od leta 1995 vodil in usklajeval UIC-jeve svetovne dejavnosti.

Če se bo novi izvršni odbor ukvarjal predvsem z globalnimi tematikami, pa UIC obenem ne zanemara niti regionalne problematike. Novost v organizaciji UIC-ja je vzpostavitev regionalnih skupščin, katerih naloga je promocija regionalnih železniških projektov v skladu s potrebami skupin članic UIC-ja. Noveskupščine bodo organizirane v Afriki, Severni in Južni Ameriki, na Srednjem vzhodu, v Aziji in v Evropi. Te skupščine bodo vodile akcijske programe, oblikovane na podlagi železniških razvojnih strategij za vsako regijo, v tesnem sodelovanju z UIC-jem.





Martin Nartnik

# Dobro delo temelji na medsebojnem zaupanju

## Martin Nartnik, železničar? Zakaj?

Doma sem z Brezovice pri Ljubljani, in že lokacija – stanovali smo dobrih 200 metrov od železniške postaje in tirov – me je kar sama »vodila« proti železnici.

Postaja je nam otrokom pravzaprav pomenila igrišče, večji del dneva smo prebili tam okoli, še posebej med počitnicami. Takrat so vozile še parne lokomotive, ves čas se je nekaj dogajalo, bilo je, skratka, zanimivo. No, nekaj

pa je pri tem tudi družinske tradicije, saj je bil oče vsa leta zaposlen v Železniškem gradbenem podjetju. To podjetje me je tudi štipendiralo med šolanjem na srednji gradbeni šoli in takoj po odsluženi vojaščini sem se

leta 1979 pri njih zaposlil. Kmalu sem postal vodja Centralnega delavniškega obrata; tu so bili pleskarji, kleparji, krovci, zidarji ..., skratka, kar številčna ekipa. Potem pa so začeli število delavcev zmanjševati na minimum, nekatere enote pa celo ukinjati. Tako sem po petnajstih letih prišel na upravo, tedaj se ji je reklo direkcija, kjer sem kot upravnik poslovne stavbe še danes.

## Prehod z vodenja tolikšne skupine na manjšo?

V moji delovni skupini je pet receptorjev in trije vzdrževalci različnih poklicnih profilov. Toda narava dela je dostikrat takšna, da fantje obvladujejo veliko stvari, lahko bi skorajda rekel, da »vsak zna vse«. Treba je vedeti, da upravna zgradba Slovenskih železnic datira v daljnje leto 1925, in da je za korektno sprotno vzdrževanje potrebnih veliko različnih tehničnih znanj. Le za večja dela, ki presegajo naše tehnološke zmogljivosti, najamemo zunanega izvajalca. Naši fantje pa so ekipa kot je treba, in brez njihovega znanja in prizadevnosti bi stvari sila težko normalno funkcionirale. Prav nič jim ni nemogoče napraviti, med sabo si pomagajo po načelu »vsi za enega, eden za vse«. Res pa je, da so krepko zasedeni, saj poleg svojega osnovnega poklica opravljajo še kup drugega dela, od selitev do intervencijskih posegov. Zraven je še požarna varnost – pregled gasilnih aparatov in hidrantov –, mesečni in letni pregledi brezhibnosti dvigal, vzdrževanje klimatskih naprav, čistoča stavbe ... Ob vsem tem bi nam prav prišel še kak vzdrževalec, na primer mizar in vodovodni inštalater; slednji se je pred časom





upokojil, zamenjave pa nismo dobili.

### In kadar pri delu nastopijo nepredvidene težave?

Reagiramo takoj. Skličemo pravcati notranji krizni štab! Če pride, denimo, do nenadnega izpada električnega toka, najprej poskusimo okvaro odpraviti sami; naš električar oceni, ali je to izvedljivo. Če meni, da to ni mogoče, je treba seveda poklicati ustrezno službo, na primer Elektro Ljubljana, da je okvara lahko učinkovito in hitro odpravljena. Podobno je bilo s centralno kurjavo, ko je »crknil« toplotni izmenjevalec, in smo problem v sodelovanju z zunanjimi izvajalci uspešno rešili. V takšnih primerih in v časovni stiski si kajpak ne morem privoščiti, da bi iskal tri ponudbe – treba je ukrepati bliskovito. Imeli smo tudi primer, ki je iz današnje časovne oddaljenosti nemara videti precej manj resen, kot pa je bil v resnici. Ko so prenavljali nekdanji dom JLA, ki stoji tik ob naši upravni stavbi, so nam s svedrom prodrli neposredno v toplotno postajo in pri tem poškodovali glavni mešalni ventil ter polomili del napeljave. Vroča voda je brizgala vsenaokrog, kot nalašč pa se je to zgodilo v petek, zgodaj popoldan. Cirkus, velikanski cirkus! Seveda smo nemudoma intervenirali in v toplarni so takoj zaprli glavni dovod do našega okoliša. Če bi stvar trajala še vsaj pol ure, so povedali strokovnjaki v toplarni, bi prišlo do razpada sistema ogrevanja tega dela Ljubljane.

### Upravna stavba je v zadnjih letih doživela veliko prenov.

Res je. Streha je v celoti na novo prekrita, popolnoma prenovljeni so nekdanji prostori Železniške tiskarne ter hodniki in sanitarije pri dvigalih v vseh nadstropjih. K temu sodijo tudi selitve iz pisarn v pisarne, pri čemer je bilo prostore seveda treba obnoviti; ponekod je zadoščalo že pleskanje, drugod pa je bilo treba zamenjati pode, električno napeljavo, pohištvo ... Nujno pa bi morali v celoti obnoviti še ostale sanitarije; projekti so že narejeni, vendar

izvajalec še ni izbran. Načrt za leto 2007 predvideva zamenjavo vseh oken, s čimer bi bistveno zmanjšali toplotno izgubo. Leta 2008 naj bi prenovili pročelje stavbe, med letoma 2008 in 2010 pa vgradili klimatske naprave v vse prostore. S tem bi se, še posebej poleti, pomembno izboljšale delovne razmere oziroma pogoji za delo zaposlenih. Nad upravno stavbo, ki se je nekoč imenovala Ljubljanski dvor, pa bdi Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, in pred začetkom kakršnih koli obnovenih del potrebujemo njihovo kulturno-varstveno soglasje. Upoštevati moramo vse njihove pogoje, tako, denimo, okna nikakor ne smejo biti plastična, temveč lesena. Podobno je s pročeljem, od izbire barve do načina čiščenja skulptur.

### Prihaja zima in z njo seveda sneg. Bo kaj težav?

Z novo streho nam je odpadla velika skrb. Stara je namreč s skrajnimi napori še držala težo zapadlega snega, in včasih se mi je zazdelo, da je le še vprašanje časa, kdaj in kje se bo udrlo. Težave povzročajo le ledene sveče, tu pa ne pomaga nobena mehanizacija – treba je pač iti »v višave« in jih odbijati ročno. Sicer pa moramo v skladu z odlokom Mestne občine Ljubljana skrbeti za sprotno čiščenje in soljenje pločnikov, da ne pride do zlomov. Ne glede na trenutno vreme moramo biti od določenega datuma naprej pripravljeni. Ob koncih tedna in med prazniki imamo organizirano dežurno službo, in če zapade več kakor pet centimetrov snega, receptor takoj pokliče dežurnega. Kadar pa je zares »hudo«, dobimo izvajalca s stroji, se pravi z bagrom in s tovornjaki; navadno je to ŽIP. Če je treba, delo poteka tudi ponoči, tako da je do šestih, sedmih zjutraj vse očiščeno.

### Je za dobro delovno počutje vaše ekipe dovolj poskrbljeno?

Iskreno upam, da bo odobrena obnova delavnice, kar je v načrtu za prihodnje leto. Prostori

so takšni menda že od pamtiveka. V prvi vrsti pa fantje potrebujejo prho, predvsem pozimi. Verjemite, da še malo ni prijetno priti ves premočen s triurnega odmetavanja snega in potem še ves dan ostati v mokrih oblačilih. Prha je želja, ki pa še zdaleč ni kaprica, temveč nuja. Če so delovne razmere urejene, je delo vsekakor lažje. Navsezadnje pa gre tudi za zdravje! Zavedati bi se morali, da je za podjetje zdrav delavec najcenejši delavec.

### Nekajkrat ste že omenili novo streho. Je res, da so krovci med delom prišli do zanimive najdbe?

Drži. Tistega dne sem se mudil v Železniškem muzeju. Poklical me je receptor, naj takoj pridem, češ da so krovci na podstrešju našli čudne stvari. Bila je vrečka, v kateri je bila pištola in šest ali sedem italijanskih ročnih bomb, znamenitih »paradajzaric« iz druge svetovne vojne. Seveda sem takoj poklical policijo, prišla sta policist in pirotehnik ter najdbo odnesla na varno. Če se spomnim, da so takrat delavci med čiščenjem z macolami tolkli vsevprek, in bi kateri od njih lahko udaril tudi po vrečki z bombami ... Poleg tega je bila vrečka skrita čisto blizu strojnice dvigala.

### Zakaj je bilo treba ukiniti paternoster, znamenito brezkončno dvigalo brez vrat, ki je teklo »okrog in okrog«? Ogleddovat so si ga hodile šolske in tudi strokovne ekscurzije.

Predvsem je šlo za varnost, saj legendarno leseno dvigalo skoraj v nobeni točki ni več zadoščalo zahtevam standardov oziroma predpisov o varni vožnji z dvigalom. Res pa je, da je paternoster pomenil svojevrstno atrakcijo celo v evropskem okviru, in nekateri obiskovalci kar niso hoteli verjeti, da se na vrhu škafila v resnici ne postavi na glavo. Toda prenova, se pravi, pred montažo novih dvigal, je bila grd posel, zares. Povsod »šmir« že od leta 1925, zaradi

zastarane masti se je pri varjenju vedno kaj vnelo, monterji pa so delovne kombinezone menjavali kakor nogavice, saj jih je bilo nemogoče oprati ali očistiti. Delo je trajalo kar pol leta.

### Ste radi šef? Dobil sem prijazen občutek, da ste svoji ekipi pravzaprav bolj prijatelj.

(Smeh) Ja, morebiti bo kar držalo. Zadeve skušam peljati bolj po mušketirski poti, ki sem jo že omenil: vsi za enega, eden za vse. Težave rešujemo skupaj, ob pogovorih, in takrat ni najbolj pomembno, kdo je šef. Kadar se pametni ljudje med sabo pametno pomenijo, se da narediti marsikaj, šefovska strogost tu ni potrebna. Temeljni zakon, ki mora biti, pa je vsekakor medsebojno zaupanje. S svojo delovno ekipo, tako z receptorji kot z vzdrževalci, zares nimam nikakršnih težav. V dvanajstih letih jih nikoli nisem imel. Prijatelji smo, dobri prijatelji, ampak vsi dobro vemo, da mora biti delo opravljeno. Dobro opravljeno, sicer ni nič!

### Kaj počenjate, kadar niste šef?

Iz Duplice pri Kamniku, kjer živimo, vidimo gore kot na dlani, do njih pa je le streljaj. Oba z ženo zelo rada planinariva, tudi v visokogorje. No, letošnje poletje smo poleg naših sosednih Kamniških Alp zavandrali tudi v Julijce, na Rjavino in še kam. Tisto, kar pomeni Ljubljančanom Šmarna gora, božja pot, pa je za nas Sv. Primož, tej turi rečem sprehajalna, lahko jo mahneš tja gor na hitro tudi popoldan, ali pa v snegu. Doma vsi tudi radi kolesarimo, nedelje pa imam rezervirane v športni dvorani na Duplici, kjer udarimo košarko ali mali nogomet. Ker seveda tudi »pasivni« šport ne sme manjkati, si s sinovoma na tv ogleddamo vse zanimivejše tekme. No, ko omenjam sinova, naj omenim še hčerko, in tako se lahko pohvalimo, da smo kot petčlanska družina precej nad slovenskim natalitetnim povprečjem!

Pogled z Jošta na Škofjeloško hribovje med Lubnikom in Mladim vrhom.

## Na izlet z vlakom

# Iz Kranja v Škofjo Loko

Splošno opozorilo tega izleta pravi, da ga začnemo in končamo s hojo po cestah in jih nekaj prehodimo tudi vmes, posebno opozorilo pa dodaja, da je na poti nič manj kot pet možnosti za ogrevalni in okrepevalni postanek. Kar mimogrede si prislužimo še široke razglede na vse strani, saj so tako Šmarjetna gora kot Jošt in greben med vase- ma Planica in Križna Gora nadvse razgledni.

Ko se spustimo v Škofjo Loko, si po ogledu voznega reda avtobusov proti železniški postaji, na kateri se ustavijo proti Ljubljani namenjeni avtobusi, ali po upoštevanju časa za hojo do železniške postaje, privoščimo še postanek v starem mestnem jedru, ki je lahko, če ne predvsem, krepčilne narave.

Z ž. p. Kranj se napotimo ob tirih v smer proti Jesenicam, pred svetlobnim signalom previdno prečkamo tire in se ob živi meji vzpnemo na cesto, kjer zavijemo levo, nato pa s klanca desno na cesto proti Šmarjetni gori. Po njej se vzpnemo skoraj do vrha; kjer se z leve priključi steza iz Stražišča, z ovinka zavijemo na peščeno pot in se po

njej vzpnemo na 646 metrov visok vrh. Iz Kranja okoli **45 minut**. Na vrhu stoji hotel Bellevue, ki je odprt vsak dan, pijačo dobimo tudi v brunarici ob njem.

Z vrha se vrnemo do plošče z napisom *Marija pomagaj nam* ali do bližnjega ovinka pri hiši ter zavijemo desno. V približno 15 minutah se spustimo do razcepa, kjer pri drevesu z rdečo puščico zavijemo levo. Na naslednjem razcepu zavijemo desno, zatem pred jaso spet desno, na razcepu pod njo pa levo navzdol. Poti sledimo do travnikov in kmetije, nadaljujemo ob robu gozda do razcepa pod kozolcem, kjer zavijemo desno dol. Na križišču več poti v borovem gozdu zavijemo desno, gremo čez poseko pod daljnovodi, še pred gozdom pa s kolovoza zavijemo desno in nadaljujemo po stezi skozi gozd. Pot s Šmarjetne gore proti Joštu ni označena z običajnimi markacijami, pravo smer pa nam potrdijo bele puščice in velika črka T, zatem še rumenozeleni krogi, narejeni z barvo v spreju. Steze se večkrat razidejo in spet srečajo, višje v pobočju pa se z leve priključi še z markacija-

mi označena pot. S Šmarjetne gore na Jošt (847 m) hodimo približno **1 uro in 30 minut**. Dom na Joštu, ki je odprt vsak dan razen ponedeljka, nudi vse potrebno, da nam ni treba prehitro z vrha.

Nato pa le krenemo od doma desno čez travnik ali po cesti mimo cerkve do označenega odcepa in gremo pri smerni tabli navzdol na stezo. Nato na razcepu zavijemo levo v smer *Mohor*. Ko pridemo na cesto, z ovinka zavijemo desno in označeni poti sledimo do smerokaza, kjer zavijemo levo proti Čepuljam. Ko se spustimo do ceste, gremo do gostilne (odprta je vsak dan razen ponedeljka in torka), pri kateri zavijemo levo in se po cesti sprehodimo na Planico. Nedaleč pred vasjo smerni puščici ob markacijah svetujeta levo, vendar nadaljujemo naravnost po cesti, mimo odcepa ceste za Lavtarski vrh in poti v Crngrob na Planico.

Na začetku vasi zavijemo desno gor na pot proti cerkvi, po potrebi pa prej stopimo v vas do bližnje kmetije odprtih vrat (ob četrkih je zaprta). Če nam ni do vzpona na Planico, proti Križni Gori nadaljujemo po cesti, ki se odcepi pri kmetiji.

Od cerkve vrh 824 m visoke Planice, na katero z Jošta hodimo **1 uro in 45 minut**, sestopimo po cesti do označenega odcepa na ovinku, kjer zavijemo desno proti Križni Gori in se po grebenu sprehodimo do vasi, sredi katere je gostilna, odprta vsak dan razen ob torkih. Po grebenu nadaljujemo do cerkve sv. Križa, ki je botrovala imenu vasi, in po poti desno od nje sestopimo do ceste.

Skozi zaselek Cavrni nadaljujemo do zadnje hiše, pred katero zavijemo levo in se po stezi spustimo v dolino. Čez travnik in po cesti skozi Trnje gremo do ceste iz Škofje Loke v Selško dolino, zavijemo levo in gremo po pločniku ob njej do podhoda, skozenj in po asfaltni poti v središče Škofje Loke do avtobusne postaje. S Planice **1 ura 45 minut do 2 uri** hoje.

Skupaj okoli **6 ur** hoje. Izletniška karta Škofjeloško in Cerkljansko hribovje (1 : 50.000). Če gremo na ž. p. Škofja Loka peš, predvidevamo nadaljnjih **40 minut** hoje. Mimo trgovine Merkur se napotimo navzdol po ozki asfaltirani poti do ceste, ki jo prečkamo in gremo po Stari cesti mimo zdravstvenega doma do križišča, kjer nadaljujemo naravnost in navzdol po Suški cesti. Kmalu zatem, ko prečkamo potok, na razcepu sredi vasi Suha zavijemo levo. Mimo cerkve pridemo do semaforiziranega križišča, prečkamo glavno cesto in se po cesti skozi Frankovo naselje sprehodimo do ž. p. Škofja Loka.

Iz smeri Jesenic je za izlet ob koncu tedna primeren vlak z odhodom z Jesenic ob 7.38 (Kranj 8.16), iz ljubljanske smeri pa vlaki z odhodom iz Ljubljane ob 6.50, 8.05 in 9.45; vožnja do Kranja traja pol ure.

Za povratek na ž. p. Škofja Loka počakamo na vlak, ki proti Jesenicam odpelje ob 15.54 ali 18.06, slednji ne vozi ob sobotah. Primereni vlaki proti Ljubljani odpeljejo ob 15.08, 18.42 in 19.56. med tednom v obe smeri vozi še več popoldanskih vlakov.



Vas Planica s Kamniškimi in Savinjskim Alpami v ozadju.



**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**



