

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Nova smer

Vlada sprejela uredbo o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir

Nova smer

Novi tovornjaki v Sekciji za kombinirani promet

Potniški promet

Info center širi paleto storitev

Tovorni promet

SŽ postajajo logist-špediter na X. koridorju

Infrastruktura

Evropski satelitski navigacijski sistem in železnice

Intervju

Mag. Janez Božič, minister za promet

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg

Maribor-Wels

Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih

terminalov z evropskimi terminali

v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz

v slovenskem notranjem

prometu



ADRIA KOMBI, TIVOLSKA 50, 1000 LJUBLJANA, SLOVENIA

TEL.: + 386 (0)1 2345 280, FAX: + 386 (0)1 2345 290

E-MAIL: INFOR@ADRIAKOMBI.SI

WWW.ADRIAKOMBI.SI



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Izidor Gruden, Marko Gašperšič, Marko Tancar, Miško Kranjec, Zdenko Lorber, BOBO. • tisk: Flaksy 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 9. junija. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 23. maja.



Uvodnik

Marko Tancar,

odgovorni urednik Nove proge

1

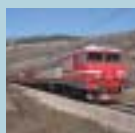
Proračunska luknja in SŽ

»Železnice se še nikoli niso ustavile in se tudi tokrat ne bodo,« je na novinarski konferenci sredi aprila napovedal državni sekretar na prometnem ministrstvu, dr. Peter Verlič. Na prvi pogled spodbudna izjava pa v sebi skriva precej negativen prizvok. Je naš položaj res tako slab, da drugi človek prometnega ministrstva, ki ima kot predsednik nadzornega sveta natančen pregled nad našim poslovanjem, omenja možnost »ustavitve železnice«?

Morda bi si lahko dejali, da je vendar šlo samo za retorično frazo, poleg tega pa smo železničarji že navajeni na stalno borbo s poslovanjem na meji med rdečimi in črnimi številkami. Toda tudi številke povedo svoje – in to ravno na delu, ki ga s proračunskimi sredstvi pokriva naš lastnik. Državni proračun seveda ni vreča brez dna, žal pa se zdi, da ga ponovno »rešujemo« prav Slovenske železnice. Po Verličevih besedah je v proračunu za financiranje vzdrževanja železniške infrastrukture, vodenja železniškega prometa in subvencioniranja potniškega prometa zmanjkalo za skoraj 14 milijard sredstev. Temu primanjkljaju pa se pridružuje še dobrih 8 milijard tolarjev lastne udeležbe za projekte, ki jih sofinancira Evropska unija.

Zaradi omenjenega primanjkljaja bodo, kot po navadi, spet trpela dela na infrastrukturi. Del predvidenih investicijskih del bo preložen na prihodnje leto. Letošnje pomanjkanje proračunskih sredstev se bo tako navidezno zmanjšalo, težave, s katerimi se srečujejo naši kolegi v infrastrukturi, pa bodo ostale in se še povečale. Namesto izboljševanja lastnosti infrastrukture, ki je nujno v času, ko se odprti evropski železniški trg čedalje bolj bliža, bomo verjetno dobili še več tabel za počasne voznje. Mimogrede – teh je po Sloveniji že okrog 80. Njihove posledice se kažejo vsak dan, pa ne le v tovornem prometu. Tudi potniški vlaki, zlasti v konicah, redno zamujajo, pritožb potnikov pa je čedalje več.

Tudi v tokratni Novi progi pišemo o različnih tržnih projektih našega podjetja tako v tovornem kot v potniškem prometu in o možnostih uvajanja novih tehnologij na infrastrukturnem področju. Toda pri svojih prizadevanjih se vedno znova ustavljamo pred neprebojnim zidom stagniranja stanja naših prog in naprav na njih, ki še zdaleč ne držijo koraka z zahtevami uporabnikov naših storitev. Res se mi zdi, da se že ponavljam, toda naš lastnik bo moral čim prej najti stalen vir financiranja železniškega prometa. Pa ne le zaradi Slovenskih železnic. Že 1. januarja 2006 bo naše omrežje odprto prevoznikom z veljavno licenco za izvajanje mednarodnih tovornih prevozov. Ti pa gotovo ne bodo z razumevanjem gledali na zamude, ki jih bo povzročala infrastruktura, temveč bodo te preprosto zaračunali njenemu upravljalcu.



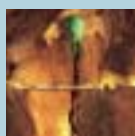
Nova smer

Vlada je 14. aprila sprejela uredbo o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača-Koper. Odločila se je, da je najustreznejši potek trase drugega tira po varianti I/3.



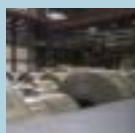
Nova smer

V začetku aprila so na KT Ljubljana Moste prevzeli sedem sodobnih lvecovih tovornjakov za prevoz kontejnerjev.



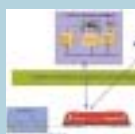
Potniški promet

Regijski park Škocjanske jame je del čudovitega kraškega sveta – matičnega Krasa, od koder je šlo ime kras v svet. Na njegov ogled lahko potujemo tudi z vlakom.



Tovorni promet

Podjetju US Steel smo ponudili celovito logistično storitev za prevoz od 8 do 27 ton težkih kolotov pločevine iz Srbije do Slovenije in naprej do kupcev v severni Italiji.



Infrastruktura

Do nedavnega je bilo utopično razmišljati o tem, da lahko satelitski navigacijski sistem uporabljamo tudi v vsakodnevnem življenju. Evropski sistem Galileo pa nakazuje možnosti uporabe takšnega sistema tudi na železnici.



Intervju

mag. Janez Božič
Prometni minister nam je odgovoril na nekaj vprašanj o stanju na področju železnic ter o spremembah, ki jih bo ta doživel v prihodnje.

2

3

7

10

12

14

Drugi tir Koper-Divača

Vlada sprejela uredbo o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir

Vlada je 14. aprila sprejela uredbo o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača-Koper. Vlada se je odločila, da je najustreznejši potek trase drugega tira po varianti I/3. Drugi tir bo dolg natančno 27,101 kilometra. Trasa drugega tira železniške proge se začne v Divači, kjer se navezuje na izvozni del postaje Divača in poteka do Kopra, kjer se konča na cepišču Bivje. Od postaje Divača poteka drugi tir vzporedno z obstoječim,

doline in se v dolgem loku okoli Tinjana zopet obrne proti jugu. Z zadnjim, 640 metrov dolgim viaduktom bo proga prečila dolino Vinjanskega potoka in se približala državni meji na 140 metrov. Za viaduktom bo proga prešla v zadnji, 3.745 metrov dolg predor. Trasa poteka v zaledju Zgornjih in Spodnjih Škofij. V zaledju Dekanov, za obstoječo magistralno cesto, iz predora zlagoma preide v nasip, se približa obstoječemu tiru in poteka

Sežana in Mestne občine Koper. V tem času je bila v omenjenih občinah lani organizirana tudi javna obravnava. Predlog državnega lokacijskega načrta je bil nato dopolnjen v skladu s stališči do pripomb in predlogov z javne razgrnitve, dopolnjeni predlog državnega lokacijskega načrta pa je bil izdelan novembra lani. Med pripravo usklajenega predloga državnega lokacijskega načrta so bile proučevane hidrološke, geološke, prostorske, okoljske in

druge razmere na območju, po katerem poteka trasa železniške proge, in smiselno upoštevane pripombe in predlogi lokalnih skupnosti.

Na vladi so v obrazložitvi še zapisali znano dejstvo, da enotirna proga med Luko Koper in Divačo ne ustreza današnjim prometnim zahtevam. Drugi tir bo poleg povečanja zmogljivosti povezave in večje varnosti odvijanja železniških prevozov omogočil tudi skrajšanje voznih časov.



ta se bo za Divačo na krajšem odseku prestavil. Trasa se začne spuščati z največjim dovoljenim nagibom 17 promilov, poteka še približno dva kilometra na površju ter nato preide v prvi, 6.845 metrov dolg predor. V zgornjem delu Glinščice trasa na kratkem odseku poteka po površju in potem preide v drugi predor, dolžine 6.310 metrov. Takoj po izhodu iz predora preide v viadukt in v dolgem loku zaobide Gabrovico. Na tem odseku pod črnokalskim viaduktom križa avtocesto. Trasa v nadaljevanju skoraj v celoti poteka v predorih po jugozahodnem robu Osapske

ob njem do cepišča Bivje. Nato premosti reko Rižano z novim mostom, ki bo postavljen tik ob obstoječem. Na cepišču Bivje je potek novega drugega tira končan, drugi tir se bo navezal na tovarno postajo Koper. Izbira pravega poteka proge se je začela s primerjalno študijo novembra 2003. Na podlagi izbrane variante je bil julija lani pripravljen predlog državnega lokacijskega načrta. Javna razgrnitev predloga državnega lokacijskega načrta je bila od 27. avgusta do 27. septembra lani na sedežu pripravljavca ter v prostorih občin Divača, Hrpelje-Kozina,



V četrtek, 14. aprila, so se na svoji prvi seji končno srečali člani novega devetčlanskega nadzornega sveta. Za predsednika sveta so imenovali dr. Petra Verliča, državnega sekretarja v Ministrstvu za promet, za njegovega namestnika pa podsekretarja v Ministrstvu za delo, družino in socialne zadeve, Franca Pristovška. Nadzorniki so se tudi seznanili s poslovanjem v prvih dveh mesecih, ki je prineslo okrog 1,2 milijardi tolarjev izgube. Slab poslovni rezultat je posledica neurejenih razmerij z železniško agencijo – konkretno

neplačevanja sredstev za izvajanje javne gospodarske službe. Nadzorni svet je tudi odobril najem 1,7 milijarde tolarjev posojila za sprotno zagotavljanje likvidnosti poslovanja, tudi za izplačilo plač. Nadzorni svet je sprejel tudi razpis za novo, trajno poslovodstvo, ki je bil že naslednji torek objavljen v Delu. Po Verličevih besedah bo postopek izbire generalnega direktorja, njegovega namestnika ter pomočnika, skrajšan na 14 dni, tako da lahko že kmalu pričakujemo imenovanje novega vodstva.

Novi tovornjaki v Sekciji za kombinirani promet

Zaposleni na Kontejnerskem terminalu Ljubljana Moste se že dolga leta srečujejo s težavami, ki jim jih povzročajo zastarela oprema, predvsem izrabljen vozni park. V začetku aprila pa se je stanje na tem področju občutno izboljšalo, saj so na terminalu prevzeli sedem Ivecovih tovornjakov za prevoz kontejnerjev. Ti bodo svoj kruh služili v Ljubljani, v Mariboru in Celju.

»Govor sem pripravil že pred desetimi leti,« je – nekoliko za šalo, nekoliko zares – povedal šef Sekcije za kombinirani promet Josip Debeljak in tako orisal dolgo pot, ki je vodila do dostave novih tovornjakov. Da je bil nakup že prepotreben, dokazujejo podatki, da so bili do pred kratkim najnovejši tovrstni tovornjaki v sekciji stari tri leta. Najstarejši tovornjaki pa so že dosegli polnoletnost in nikakor niso ustrezali zahtevam sodobnega transporta. Zaradi njihove prevelike višine namreč niso omogočali prevoza vseh vrst kon-



Novi tovornjaki so voznikom, ki so nanje res dolgo čakali, prinesli najsodobnejše delovno okolje.

tejnerev, ni jih bilo moč registrirati za prevoz nevarnih snovi, njihova poraba goriva pa je kar za tretjino večja od porabe pri sodobnih vozilih. Seveda pa je k tem dejavnikom treba prišteti še pogoste in drage okvare ter ekološko neprimernost

starejših tovornjakov.

Od 4. aprila pa vozni park sekcije za kombinirani promet ponuja drugačno sliko. Novi tovornjaki so namenjeni za prevoze »high cube« 40-fitnih kontejnerjev. Vozila Iveco Stralis so naslednice

modela, ki je leta 2003 dobil priznanje za tovornjak leta. Opremljena so z motorjem s prostornino 10.300 kubičnih centimetrov, z največjo močjo 430 KM pri 1.600 do 2.100 vrtljajih na minuto in največjih navorih 1.900 Nm pri 1.000 do 1.600 vrtljajih na minuto. Turbodizelski motor z neposrednim vbrizganjem goriva ustreza predpisom EURO 3. Šasije za prevoz kontejnerjev Krone pa imajo nosilnost okrog 33.000 kilogramov, težke so po 5.400 kilogramov. Poleg sodobnejše in varčnejše tehnike pa novi tovornjaki prinašajo tudi večje udobje za voznike, saj so njihove kabine klimatizirane in ergonomsko opremljene.

Novi tovornjaki so se že podali na vožnje po vsej Sloveniji. Celotna vrednost nakupa je okrog 150 milijonov tolarjev. Trije od starih tovornjakov bodo še nadaljevali svoje delo v Ljubljani in v Celju, ostali pa bodo verjetno končali v razrezu.



Ključke novih tovornjakov je prevzel šef sekcije Josip Debeljak (levo).



Vlada je Jelko Funduk Šinkovec, ki je vodila službo za statistiko, imenovala za vršilko dolžnosti direktorice urada za železnice na prometnem ministrstvu. Svoje novo delovno mesto je prevzela 11. aprila.

Prometni minister o stanju na ministrstvu

»Slika ni ne črna ne bela, temveč pestra in raznolika; je pa res, da je v njej nekaj zelo črnih tonov, ki celoten vtis o ministrstvu delajo temnejši, kakor je v resnici,« je povedal prometni minister, mag. Janez Božič, konec marca na novinarski konferenci, na kateri je ocenil stanje v svojem ministrstvu ob prevzemu.

Med pozitivnimi dosežki prejšnjega ministra je Božič med drugim omenil, da so bili odobreni vsi projekti za sofinanciranje iz evropskega kohezijskega sklada in sklada TEN-T. Trenutno tako

poteka šest železniških in cestnih projektov. Žal pa se močno zatika pri uresničevanju projektov, tako pri pripravi projektov in investicijske dokumentacije kot pri zagotavljanju proračunskih sredstev. Na področju železnic je minister med pomembnejšimi nalogami prejšnje vlade omenil ustanovitev Javne agencije za železniški promet in preoblikovanje javnega podjetja Slovenske železnice, d. d., v Holding Slovenske železnice, d.o.o.

Božič pa se je dotaknil še nekaterih negativnih strani dela svo-

jega predhodnika na področju železnic. »Ugotovili smo, da samo za izvajanje javnih gospodarskih služb in financiranje železniških projektov letos manjka 25,8 milijarde tolarjev, od tega dobrih 8 milijard za zagotavljanje lastne udeležbe pri projektih, ki jih sofinancira EU. Ugotovili smo tudi, da bo za gradnjo drugega tira Koper-Divača, ki je uvrščen med prednostne projekte EU, potrebnih 168 milijard tolarjev, in ne 114 milijard, kot je bilo leta 2003 posredovano v Bruselj.«

Za konec pa je mag. Božič med drugim povedal še, da na področju železnic poleg nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture manjka še 33 podzakonskih aktov. Za nameček je tudi sodelovanje subjektov na tem področju nepovezano, neučinkovito in negospodarno. Poleg tega Slovenija še vedno nima resolucije o prometni politiki. Ker ta krovni dokument še ni bil sprejet, še niso bile oblikovane tudi resolucije za posamezne prometne podsisteme.

Za železnice manjka 21 milijard

Po tem, ko je prometni minister analiziral stanje v svojem resorju, je 21. aprila natančnejšo oceno stanja na področju železnic medijem

predstavil državni sekretar, dr. Peter Verlič. Ponovno je omenil visok proračunski primanjkljaj. Največji primanjkljaj, 13,7 milijarde tolarjev, je po

njegovih besedah na področju zagotavljanja gospodarskih javnih služb – torej vzdrževanja železniške infrastrukture, vodenja železniškega prometa in subvencioniranja potniškega prometa. Primanjkljaj vključuje povečanje stroškov tekočega vzdrževanja železniške infrastrukture v primerjavi z letom 2004, predvsem tudi na račun plačevanja davka na dodano vrednost. Druga največja postavka pa je zagotavljanje lastne udeležbe za projekte, ki jih sofinancira EU; tu je bil primanjkljaj ocenjen na 8,18 milijarde tolarjev.

»Zaradi primanjkljaja bo del investicijskih del preložen na prihodnje leto,« je povedal Verlič. Natančneje teh del ni določil, povedal pa je, da ne gre za dela, ki jih sofinancira EU, temveč za druge investicije, predvsem na V. in X. koridorju.

Verlič je povedal tudi, da bi železniška agencija že morala pripraviti program omrežja in določiti normative za vzdrževanje infrastrukture. Napovedal je, da bo delovna skupina ministrstva v kratkem

pripravila rešitve, s katerimi naj bi izboljšali sodelovanje med ministrstvom, SŽ in JAŽP. Zlasti naj bi šlo za uvajanje določil drugega in tretjega evropskega »železniškega paketa« ter boljše delovanje železniškega sistema.

Državni sekretar je napovedal, da bodo z rebalansom proračuna skušali zagotoviti 10 milijard tolarjev za financiranje gospodarskih javnih služb ter povečati svoj delež v proračunu, kar bi omogočilo pokritje preostalega primanjkljaja v višini dobrih 11 milijard tolarjev. Verlič se je dotaknil tudi poslovanja našega podjetja. To je bilo po njegovih besedah lani pozitivno tudi zaradi okrog 46 milijard tolarjev različnih državnih pomoči. Kaj pa letos? »Dejstvo je, da gre negativni rezultat v obračunskem obdobju 1-2/2005 v višini 1,266 milijarde tolarjev na račun nezadostnega zagotavljanja sredstev za izvajanje gospodarske javne službe. Je pa res, da je tak rezultat tudi posledica manjšega obsega tovarnega prometa,« je še povedal Verlič.



Stanje na železniškem področju sta predstavila državni sekretar dr. Peter Verlič in v. d. direktorica direktorata za železnice Jelka Funduk Šinkovec.

TEN koridorji

CER pričakuje natančne študije

Širjenje Evropske unije pred države članice postavlja nujnost podaljševanja koridorjev TEN v sosednje države, ki pa bo moralo biti dodobra premišljeno, je pokazal sestanek delovne skupine visokih predstavnikov v Skupnosti evropskih železnic (CER), ki je bil 15. aprila v Ljubljani.

»Pogovori Evropske unije o najnujnih železniških projektih so zelo zapleteni, saj združujejo 25 članic EU, vse sosednje države in še številne druge nečlanice,« je povedal CER-ov svetovalec za Srednjo in Vzhodno Evropo v CER, Ad Toet. Zato je bilo v Bruslju oktobra lani organiziranih pet delovnih skupin, ki so organizirane regionalno. Evropska unija je v sodelovanju z evropskimi vladami že odobrila okrog dvesto projektov, ki pa niso razvrščeni po njihovi nujnosti. »Evropska unija pa bi se rada odzivala tudi na konkretne potrebe transportnega sektorja, kar ji bo pomagalo pri določanju prednosti projektov, ki jih predlagajo Evropski uniji sosednje države,« je še povedal Toet.

Kot je pokazala debata udeleženi strokovnjakov, je celotni Jugovzhodni Evropi skupnih več težav, kakršne so značilne tudi za Slovenijo. Gre za območje, ki je po letu 1991 doživelo dramatične geopolitične spremembe, ki še danes ovirajo cestni in železniški promet. V primerjavi s »starimi« članicami EU ima v novih članicah tovorni promet precej večjo vlogo in je vsaj enakovreden potniškemu prevozu. Značilna je še ogromna zamuda pri financiranju investicij v infrastrukturo in vozna sredstva. Železniška podjetja na tem delu Evrope se čedalje bolj spopadajo s cestno konkurenco in tržnimi izzivi. Zato se tudi preoblikujejo, večina investicij pa je namenjenih za integracijo z Evropsko unijo. Posebnost so tudi velika odstopanja pri zaračunavanju uporabnine.



Debata je pokazala, da je stanje infrastrukture v Jugovzhodni Evropi vse prej kot dobro.

»Poslabšanje transportnih sistemov ter dodatni stroški, ki so nastali na novih mejah na desetem koridorju, so Jugovzhodno Evropo oddaljili od Evropske unije,« je opozoril Toet. Poleg tega investicij na X. koridorju praktično ni, dela na obvoznem IV. koridorju, ki poteka severno od Slovenije, pa potekajo. Mejni postopki, povezani s slabim stanjem vozniških sredstev, zmanjšujejo konkurenčnost, slaba infrastruktura pa s počasnimi vožnjami podaljšuje vozne čase. Stanje železniške infrastrukture je torej vse prej kakor dobro. Postavlja se vprašanje, ali bo dovolj le investiranje v zaostalo vzdrževanje ali pa bi bilo smiselno z investicijami posodobiti proge, vključno z vgradnjo sistema ERTMS. Stališče CER-a je, da bo za infrastrukturna vlaganja najprej treba pripraviti analizo upravičenosti. Po Toetovih besedah bo najprej treba natančno določiti smeri podaljšanih koridorjev TEN, opredeliti načrte za investicije v državna omrežja

in vozna sredstva ter poenotiti politiko določanja uporabnin. Premisliti bo treba tudi o nujnosti obsežnih del na mejnih prehodih, ki so trenutno na zunanjih mejah EU, že kmalu pa bodo izgubili svojo vlogo. Doseči pa bi morali tudi prestrukturiranje in predvsem stabilnost državnega

financiranja s sklepanjem dolgoročnih pogodb. Šele potem, ko bodo vse članice Skupnosti evropskih železnic medsebojno uskladile svoja stališča, se bodo lahko začela pogajanja z vlada-mi, Evropsko unijo, Evropsko investicijsko banko in Svetovno banko.



Predstavnika CER-a, Ad Toet, opozarja na pomanjkanje investicij na X. koridorju.

Info center širi paleto storitev

Naprodaj tudi koncertne vstopnice

Info center potniškega prometa, ki je bil na postaji Ljubljana odprt oktobra lani, postopno razvija nove vsebine. Način posredovanja informacij o voznih redih vlakov je prijaznejši do uporabnikov, kar vsak dan potrjujejo njihovi pozitivni odzivi. Poleg ustnih informacij potnikom ponujamo tudi množico tiskanih materialov – od informativnih letakov o voznih redih in cenah do promocijskega materiala o posebnih ponudbah potniškega prometa. V sodelovanju s Turistično informacijskim centrom Zavoda za turizem Ljubljana pa, predvsem v času, ko je njihov urad zaprt, posredujemo tudi temeljne informacije o mestu ter o zanimivih turističnih ciljih. Število turistov že od velikonočnih praznikov vztrajno narašča. V Slovenijo pripotujejo na različne načine, ne samo z vlaki. Po navadi bivajo v Ljubljani, znane slovenske turistične kraje pa obiščejo na enodnevnih izletih, najraje z vlakom. Zanje smo pripravili poseb-

ne letake v angleščini po sistemu »door to door«, kar pomeni, da jim poleg voznega reda vlaka do na primer Divače ponudimo tudi informacijo, kako bodo z železniške postaje prišli do Škocjanskih jam, kakšne so možnosti prevoza in podobno.

Na mednarodni blagajni edini v Sloveniji prodajamo posebne vozovnice Eurail, namenjene prebivalcem neevropskih držav. Slednjim poleg tega pomagamo še z informacijami, potrjevanjem ... Od sredine junija pa bo polno zažvela tudi prodaja drugih mednarodnih vozovnic, predvsem takšnih, ki zahtevajo več časa in izčrpnije informacije. Potniki bodo na enem mestu s pomočjo naših uslužbencev sestavili potovalni načrt in kupili ustrezne vozovnice za vlake. Z uporabo informacij, dostopnih na internetu, pa jim bomo lahko posredovali še druge pomembne podatke – na primer, kako daleč je do letališča v tistem

kraju, kakšne so lokalne povezave ali kje je železniška postaja glede na središče mesta. Tako bomo razbremenili okence pri potniških blagajnah in odpravili vrste, ki so nastajale predvsem v turistični sezoni.

Od začetka aprila pa kot posebno ponujamo nakup vstopnic za različne prireditve in koncerte praktično po vsej Evropi. Na podlagi pogodbe, sklenjene s podjetjem Eventim SI, d. o. o., smo pridobili poseben računalniški program, s katerim lahko neposredno dostopamo do njihovih zmogljivosti in tiskamo vstopnice na lastnem tiskalniku.

Večino ponudb je mogoče povezati s prevozom z vlaki, tako da bo z začetkom poslovanja mednarodne blagajne v Info centru potnik na enem mestu lahko kupil celoten »paket«. Sodelovanje z Eventimom tudi sicer ponuja možnosti vključitve prevozov z vlaki v ponudbo njihovega centralnega rezervacijskega sistema.

Vstopnica skupaj z železniškim prevozom bo tako naprodaj na katerem koli prodajnem mestu Eventima SI. Vse informacije o aktualni ponudbi so dostopne tudi na njihovi spletni strani <http://www.eventim.si/>.

Ponudbo posebnih storitev bomo razširili še s prodajo DVD in video kaset o Sloveniji ter prodajo voženj muzejskega vlaka. Skupaj z avstrijskimi železnicami in našo Službo za mednarodni potniški promet ter Zavodom za turizem Ljubljana pa pripravljamo ponudbo organiziranih obiskov Ljubljane, namenjeno za avstrijske turiste.

Dela in izzivov ne bo zmanjkalo, saj se nam v neposrednem stiku z uporabniki nenehno odpirajo nova področja in vprašanja, na katera bi želeli izčrpno in strokovno odgovoriti, ter ponuditi storitev vrhunske kakovosti, primerljivo ali še boljše, kot jo ponujajo podobni uradi najbolj razvitih evropskih železnic.

Navajamo nekaj najzanimivejših ponudb:

Izvajalec	Datum	Kraj	Cena*
Magnifico (Marinada 05)	14. 5.	Portorož	2.000 tolarjev
Joe Cocker	24. 5.	Budimpešta	40 do 62 evrov
Iron Maiden	31. 5.	Gradec	54 evrov
Avril Lavigne	5. 6.	Budimpešta	33 do 50 evrov
Duran Duran	8. 6.	Budimpešta	29 do 46 evrov
Rod Stewart	17. 6.	Budimpešta	41 do 80 evrov
Chuck Berry	28. 6.	Zagreb	27 evrov
Maxim Mrvica	2. 7.	Pulj, Arena (Festival Histria)	30 do 57 evrov
Andrea Bocelli	9. 7.	Pulj, Arena(Festival Histria)	47 do 101 evrov
Marilyn Manson	23. 8.	Budimpešta	28 do 44 evrov

*Za prireditve v tujini so cene v evrih, vstopnice pa se plačajo v tolarjih (gotovinsko) po uradnem menjalnem tečaju Banke Slovenija.

Z vlakom do Divače

Obisk parka Škocjanske jame in Kobilarne Lipica

Regijski park Škocjanske jame je del čudovitega kraškega sveta – matičnega Krasa, od koder je šlo ime kras v svet. Na ogled vam ponuja Škocjanske jame, ki so zaradi edinstvenih naravnih lepot in kulturnih znamenitosti že od leta 1986 vpisane v seznam svetovne dediščine pri Unescu in kot eno najdaljših podzemnih mokrišč na svetu leta 1999 v Ramsarsko konvencijo. Poleg podzemnega sveta lahko s sprehodom po učni poti spoznate številne druge kraške pojave, živalski in rastlinski svet ter bogato kulturno dediščino. V vasi Škocjan lahko obiščete muzeja z etnološko in arheološko – krasoslovno zbirko. V bližini Parka Škocjanske jame so tudi druge turistične znamenitosti, ki so vredne ogleda in vam jih priporočamo – na primer Kobilarna Lipica, ki slovi po svojih znamenitih konjih, ali pa muzej v Lokvi, ki predstavlja vojni čas. Pristni kraški pršut pa lahko poizkusite v najstarejši pršutarni v Lokvi.

Privlačna možnost ogleda regijskega parka je prevoz z vlakom do Divače, ki mu sledi ogled jam v spremstvu izkušenih vodnikov. Po obisku jam si v spremstvu vodnika lahko ogledate tudi etnološko zbirko v prenovljenem J'Kopinovem skednju ter krasos-

lovno in arheološko zbirko, ki pričata o zanimivi in pestri zgodovini na tem območju. Sledi vrnitev z vlakom. Program traja tri ure.

Od železniške postaje Divača do vhoda v jamo vodi prijetna pešpot, ki vas po dobrih 45 minutah pripelje do Škocjanskih jam, seveda pa vam lahko naročimo avtobus v obe smeri. Po dogovoru je možno tudi kosilo v Gostilni pri jami, kjer je na izbiro pestra ponudba kraških in drugih jedi ter pijač.

V slikovitem kraškem okolju, sredi zelene oaze pod sinjim mediteranskim nebom in v senci stoletnih lip in hrastov, tik ob slovensko-italijanski meji, pa leži kobilarna Lipica, zibelka vseh lipicanskih konj na svetu, ustanovljena leta 1580. Danes je eden od najlepših kulturno-zgodovinskih spomenikov Slovenije. Več kot štiri stoletja neguje kobilarna Lipica tradicijo vzreje in selekcije konj čistokrvne lipicanske pasme. Danes je Lipica svetovno znan rekreativni center, s pridihom tradicije, kjer lahko preživite čudovite trenutke sprostitve. Hotel Maestoso in hotel Klub v Lipici, golf igrišča, mini golf, savne, bazeni, fitnes, igralnica in ob vsem tem plemeniti, ponosni beli lepote s Krasa. Ogled kobilarne Lipica traja 45 minut.

Paket 1

LOKACIJA	URA
Prihod vlaka v Divačo	10.59
Obisk Škocjanskih jam	11.30–13.00
Kosilo v Parku v Parku Škocjanske jame ali v Kobilarni Lipica	13.30-14.30
*Ogled Kobilarne Lipica in galerije A. Černigoja ter predstavitev klasične šole jahanja	15.00-16.00/16.30
Ogled hiše Ite Rine v Divači	17.00-17.30
Večerja v Orient expressu v Divači	17.30–20.00
Odhod vlaka iz Divače	20.04

Cena programa je: 5.430,00 tolarjev na osebo.
V ceni ni upoštevan prevoz z vlakom.

Paket 2

LOKACIJA	URA
Prihod vlaka v Divačo	10.59
Ogled Škocjanskih jam	10.30–13.00
Kosilo v Kobilarni Lipica ali Orient expressu v Divači	13.30–14.30
*Ogled Kobilarne Lipica in galerije A. Černigoja ter predstavitev klasične šole jahanja	15.00-16.00/16.30
Ogled hiše Ite Rine v Divači	17.00-17.30
Večerja v Orient expressu v Divači	17.30-20.00
Odhod vlaka iz Divače	20.04

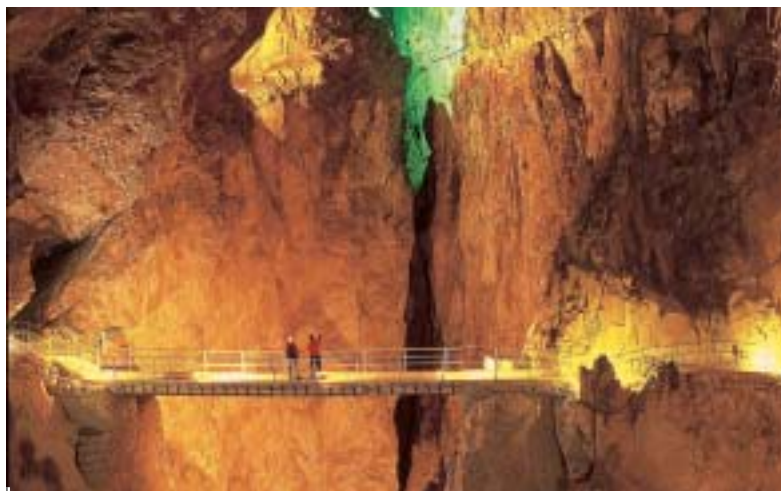
Cena programa je: 4.630,00 tolarjev na osebo.
V ceni ni upoštevan prevoz z vlakom.

Paket 3

LOKACIJA	URA
Prihod vlaka v Divačo	10.59
Obisk Škocjanskih jam	11.30–13.00
Kosilo v Orient expressu v Divači	13.30–14.30
*Ogled Kobilarne Lipica in galerije A. Černigoja ter predstavitev klasične šole jahanja	15.00-16.30
Odhod vlaka iz Divače	17.01 ali 17.54

Cena programa je: 4.630,00 tolarjev na osebo.
V ceni ni upoštevan prevoz z vlakom.

* Predstavitev klasične šole jahanja v Lipici v sezoni 2005, od aprila do konca oktobra, vsak torek, sredo, petek in nedeljo je vedno ob 15. uri in traja 35 minut.



Uporaba spletne vozovnice tudi na Slovenskih železnicah

To ni prvo aprilska šala, saj je 1. april že za nami. Je pa prav, da takoj na začetku povemo, da na Slovenskih železnicah vozovnic preko spleta zaenkrat še ne bomo prodajali. Spletna prodaja in plačevanje dandanes res nista več kakšna posebnost. Sprehod po spletnih straneh evropskih in drugih železniških prevoznikov nam v veliko primerih ponudi tudi možnost rezerviranja in plačila vozovnic ter rezervacij z osebnim računalnikom. Je pa res, da gre tudi v tem primeru, kot je pri železnici že v navadi, za določene posebnosti. Internetna prodaja vozovnic namreč omogoča uporabniku tudi tisk vozovnice na tiskalniku, kar je bistvena prednost za uporabnike. Težava je v tem, da je razvoj elektronske prodaje vozovnic prehitel proces standardizacije mednarodne »online železniške vozovnice«. Pri ročni izdaji mednarodnih vozovnic na prodajnih mestih je namreč v uporabi standardni tip vozovnice, ki jo priznavajo vsa evropska železniška podjetja in jo nenazadnje tudi pozna ali prepozna prodajno in vlakospremno osebje v vseh državah. Doma tiskane ali na avtomatu izdane online vozovnice se torej brez težav uporabijo v notranjem prometu oziroma na vlakih prevoznika, ki takšne vozovnice prodaja. Pri uporabi omenjenih vozovnic v mednarodnem prometu pa so potrebni dvostranski ali večstranski sporazumi med udeleženi železniški podjetji. Takšnih sporazumov je v

okviru Evropske unije že veliko in zdi se, da bodo še kar nekaj časa nadomeščali morebitno enotno standardno obliko. Vprašanje je celo, če bo ta sploh kdaj zaživela, glede na že uvedene in uveljavljene različne oblike doma tiskanih vozovnic. Standardizacija bi namreč za večino prevoznikov pomenila dodatne ali ponovne stroške, zaradi potrebnih prilagajanj enotnemu standardu. Nemške železnice so bile med prvimi, ki so svojim uporabnikom omogočile nabavo online vozovnic. Poleg notranjega prometa se uporabljajo tudi za mednarodna potovanja v tiste države, s katerimi so sklenjeni že prej omenjeni sporazumi. Glede na to, da iz Nemčije veliko potnikov potuje proti Sloveniji, je bilo logično pričakovati takšen sporazum tudi s Slovenskimi železnicami. Tako bodo potniki v Nemčiji od junija naprej lahko kupili online vozovnice tudi za potovanje do Slovenije ali v tranzitu naprej proti Hrvaški. V tem primeru pa gre le za priznavanje takšnih vozovnic, ki bodo kupljene v Nemčiji. Bistveno pri tem je, da bo naše vlakospremno osebje te vozovnice priznalo kot veljavne le na podlagi ustrezne predhodne potrditve s strani osebja nemških železnic. Glede podrobnosti bo za naše osebje izdano posebno obvestilo, vsekakor pa za to ni potrebna dodatna usposobljenost.

V Nemčiji je možno online vozovnice kupiti na dva načina. Ena možnost je nakup na

spletu. V tem primeru uporabnik rezervira vozovnico in jo tudi plača preko osebnega računalnika. Vozovnico lahko natisne na domačem tiskalniku ali pa mu jo pošljejo po pošti. Druga možnost je rezerviranje vozovnice po telefonu v klicnem centru. V tem primeru dobi uporabnik posebno kodo, na podlagi katere vozovnico plača in dvigne pri prodajnem avtomatu na železniški postaji. Skupno obema načinoma je, da je takšna vozovnica neprenosljiva. To pomeni, da mora potnik na vlaku pri pregledu vozovnice pokazati svojo kreditno kartico ali posebno železniško kartico Bahn card.

Če se vrnemo k priznavanju online vozovnic na Slovenskih železnicah, je jasno, da naše osebje nima možnosti neposredne kontrole takšnih vozovnic. To bo možno šele z nabavo prenosnih prodajnih terminalov, ki so tako prvi korak za spletno prodajo vozovnic tudi v Sloveniji. Vlakospremno osebje v Sloveniji bo tako le upoštevalo žig nemškega vlakospremnega osebja. Ta žig potrjuje, da je vozovnica plačana in veljavna. V nasprotnem se šteje, da potnik s takšno vozovnico nima vozovnice.

S tem Slovenske železnice vsaj delno stopamo na vlak spletne prodaje. Vstop je nujen, pa čeprav bo postopen. Vedeti moramo, da določene skupine potnikov Nemčiji kupujejo vozovnice izključno na svetovnem spletu. In če te možnosti ni, se lahko preprosto odločijo

za potovanje z drugim prevoznim sredstvom.

Sedaj pa se moramo vprašati, kdaj bomo tudi pri nas začeli prodajati vozovnice preko interneta. Za začetek lahko omenimo nekaj izhodišč, ki so vredna upoštevanja pri bodočih dejavnostih na tem področju. Dejstvo je, da spletne vozovnice kupujejo predvsem poslovni potniki in za večje razdalje. Druga pomembna skupina pa so mladi. V Nemčiji je delež prodanih online vozovnic dobrih 5 odstotkov. To za Nemčijo pomeni okrog 10.000 takšnih vozovnic na dan. Do leta 2010 pričakujejo rast deleža na 15 odstotkov. V Sloveniji bi takšen odstotek trenutno pomenil, glede na število prepeljanih potnikov, okrog 60.000 spletnih vozovnic na mesec. Seveda pa je dejansko potencialno število, z upoštevanjem segmentiranja potnikov, precej nižje. Ne glede na to je nujno nadaljevati z razvojem internetne prodaje, kjer bi bila poleg mednarodnega prometa in poslovnih potovanj izziv predvsem abonentska potovanja.



MED POLETNIMI POČITNICAMI POTEPANJE PO AVSTRIJI ŠE NIKOLI TAKO UGODNO

Mladi do 19. leta: **samo 19,90 evra** za dva meseca potovanja
Mladi do 26. leta: **samo 39,90 evra** za mesec dni potovanja

V sodelovanju z Avstrijskimi železnicami smo za mlade iz Slovenije pripravili posebno ugodno ponudbo za letošnje poletje. Za samo 19,90 oziroma 39,90 evra bodo mladi poleti lahko potovali po Avstriji po dolgem in počez.

Vozovnica Jugend-Ferriennetzkarte Österreich:

- namenjena je mladim, ki ob dnevu nakupa še niso dopolnili 19 oziroma 26 let
- velja za potovanja v 2. razredu
- velja za potovanja po progah Avstrijskih železnic z vsemi vrstami vlakov
- z njo lahko mladi ob sobotah, nedeljah in praznikih potujejo brez omejitev, od ponedeljka do petka pa od 8. ure naprej (ta omejitev ne velja za potovanja ob prihodu v Avstrijo oziroma odhodu iz nje)
- velja od 1. julija do 31. avgusta 2005
- pred nakupom mora potnik predložiti potni list ali osebno izkaznico; identiteto in starost potnika ima pravico preveriti tudi vlakospremno osebje na vlaku
- kupiti jo bo mogoče na potniških blagajnah PIC Ljubljana, Maribor, Celje in Koper

Z vozovnico Jugend-Ferriennetzkarte Österreich boste imeli od odhodne postaje v Sloveniji do meje in nazaj 50 odstotkov popusta.

Za nakup vozovnice Jugend-Ferriennetzkarte Österreich potrebujete mladinsko kartico EURO < 26.

Prevozi pločevine

SŽ postajajo logist-špediter na X. koridorju

Temeljna dejavnost našega tovornega prometa je seveda prevoz blaga po železniških tirih. Pogosto pa sama ponudba prevoza ni dovolj, saj naši poslovni partnerji pričakujejo celovito storitev na vsej prevozni poti, ne glede na število sodelujočih prevoznikov. Dober primer takšnega posla, ki ga v celoti vodijo naši kolegi iz tovornega prometa, so prevozi kolutov pločevine iz Srbije v Slovenijo in Italijo, ki so se začeli sredi januarja.

S postopnim umirjanjem razmer v Srbiji se je ta začela tudi odpirati tujim investicijam. Tako je ameriški jeklarski velikan US Steel v Smederevu odprl podjetje, iz katerega celotno Jugovzhodno Evropo oskrbuje s toplo in hlad-

no valjano pločevino. Konec lanskega leta je US Steel Smederevo objavil razpise za prevoze kolutov te pločevine, ki jih je poslal vsem špediterjem in železnicam na X. koridorju. Tudi naše podjetje seveda ni moglo prezreti zanimivega posla in naša ponudba je bila izbrana za prevoze pločevine v Slovenijo ter v Italijo.

»Posebnost prevoza od 8 do 27 ton težkih kolutov pločevine je, da smo US Steelu ponudili celovito logistično storitev,« pove šef Službe za luški promet Živko Fogec. »Sami smo se dogovarjali s hrvaškimi in italijanskimi železnicami ter ponudili najbolj konkurenčno ceno za celotno prevozno pot od postaje Šid meja do Slovenije oziroma do

severnoitalijanskih kupcev pločevine.« Na ta način smo naši stranki olajšali delo, saj se US Steel dogovarja le z enim partnerjem (SŽ) za celotno logistično storitev, točno so določene kontaktne osebe, načini komunikacije, izmenjava podatkov in načini najave prevozov.

Prevozi kolutov pločevine so torej stekli sredi januarja. Potekajo z Ea vagoni z lesenim podom, ki so opremljeni s posebnimi nakladalnimi pripomočki – sedli, na katera se namestijo koluti. Ti potujejo v skupinah vagonov z rednimi vlaki ali pa s kompletnimi vlaki, ki vozijo po najavi.

»Krovno pogodbo smo podpisali za tri leta,« pravi Fogec. »Na začetku pričakujemo letne

prevoze v Italijo okrog 120.000 ton pločevine, za Slovenijo pa bo namenjenih okrog 40.000 ton kolutov. Vedeti pa moramo, da gre za srednje in dolgoročen posel. US Steel namreč predvideva, da bo po polnem zagonu proizvodnje v Smederevu na leto izdelal kar dva milijona ton valjane pločevine.«

Zaradi velikega potenciala in pomanjkanja vagonov Shimmns (teh vagonov na SŽ nimamo, težko pa jih je tudi najeti, saj jih kronično primanjkuje), ki so namenjeni samo za prevoze kolutov pločevine, smo US Steelu ponudili pomoč pri prevozi kolutov s 70 Ea vagoni, ki jih bodo naročali po potrebi. Postopno bomo vagonne opremili tudi s 350 sedli za pritrdjevanje kolutov. Potekajo pa že pogovori o izboljšanju storitve. V BTC Sežana bi lahko ponudili skladiščenje kolutov in njihovo pretovarjanje na posebne tovarnjake, ki bi pločevino razvozili po Italiji. Na ta način bi precej izboljšali obtek vagonov in nakladalnih pripomočkov. Z vračanjem praznih vagonov in sedel iz Italije so namreč velike težave; včasih je treba nanje čakati tudi po 14 dni. Glede na pozitivne odzive po prvih treh mesecih prevozov kaže, da je ponujena celovita storitev prava. Pomembno pa je tudi, da imamo z obvladovanjem celotne prevozne poti natančen nadzor nad gibanjem blagovnih tokov. To omogoča načrtovanje investicij glede na količine in smeri prevozov kolutov, tako imenovanih »coilsov«. Tovrstnih prevozov pa očitno tudi v prihodnje ne bo manjkalo. Gre namreč za izdelke s stabilnimi cenami, povpraševanje po njih pa se nenehno povečuje.



Predelava vagonov serije Habis 275

Lafarge Cementarna, d. d., Trbovlje je na območju Zasavja eden večjih uporabnikov železniških storitev. Lani smo zanje prepeljali 86.337 ton blaga, od tega 54.275 ton surovin v cementarno (predvsem žlindro in premog) ter 32.062 ton cementa iz nje. Surovine, ki se prevažajo v vagonih serije Eas, niso občutljive za poškodbe, občasno pa je prihajalo do poškodb pri prevozu cementa v vrečah, čeprav je blago paletizirano in ovito s PVC folijo. Poslovni odnosi z omenjenim uporabnikom naših prevozov so zelo dobri in korektni in med pogovori smo našli rešitev, s katero naj bi odpravili poškodbe blaga pri prevozu.

Konec lanskega leta je Lafarge Cementarna na postaji Maribor Tezno odprla središče za prodajo in distribucijo cementa v vrečah za območje severovzhodne Slovenije. Skladišče z zmogljivostjo 3.500 ton je povezano z industrijskim tirom, kar nam je odpiralo možnost prevzemanja transporta celotnih količin cementa v vrečah za to območje. Na skupnem sestanku je prodajni predstavnik podal pobudo za povezavo vseh partnerjev (proizvajalca, prevoznika in distributerja) v logistično verigo, s čimer bi povečali konkurenčnost vseh sodelujočih partnerjev ter ponujali kakovostne storitve v celotni oskrbovalni verigi.

Za zagotavljanje zahtevane dinamike (najmanj 500 do 600 ton na teden) smo v tovornem prometu postavili optimalno organizacijo transporta, ki predvideva uporabo šestih vagonov serije H z obtekom 2,5 dneva. Pri poskusnih vožnjah smo uporabili različne serije vagonov in ugotovili, da vagoni serije G in

primerni. Vreče cementa so naložene na palete in zavarovane s folijo, vendar ker palete niso bile dovolj zavarovane, so se vreče vselej poškodovale. Primeren vagon za prevoz je samo vagon serije Habis s predelnimi stenami, katerih pa nam občutno primanjkuje. Po posvetovanju s pristojnimi službami in oddelki v SŽ-Tovornem prometu je bila dana pobuda, da v vagonne serije Habis-275 vgradimo pomične predelne stene, ki bi v celoti zavarovale tovor.

V sodelovanju z Oddelkom za gospodarjenje z vagoni, službo za Tehnično vagonsko dejavnost, in SŽ-Centralnimi delavnicami, Delovišče Dobova, je bil izdelan idejni projekt

pomične predelne stene in pripravljen predlog za financiranje rekonstrukcije šestih vagonov. Pobudo je vodstvo tovornega prometa sprejelo in odobrilo denarna sredstva. Sledila je izdelava prototipa pomične predelne stene v dveh različicah. Štirinajstega marca smo na železniški postaji Trbovlje poskusno naložili predelani vagon. Ob tem so bili navzoči predstavniki podjetja Lafarge Cement in našega tovornega prometa. Skupaj smo se odločili za primernejšo različico.

Naslednji dan smo si ogledali pošiljko, ki je prispela na železniško postajo Maribor Tezno. Ugotovili smo, da je tovor odlično zavarovan in da dejansko

ni možnosti nobenih poškodb. Na podlagi preskusov smo se odločili, da za potrebe Lafarge Cement, d. d., Trbovlje rekonstruiramo šest vagonov serije Habis-275. Izdelali in preoznčili so jih v enoti Centralnih delavnic v Dobovi. Vagoni so se že podali na proge, ravno v pravem času, saj se v začetku aprila začnejo intenzivnejši prevozi cementa.

S skupnim delom strokovnjakov z raznih področij Holdinga SŽ smo z minimalnimi sredstvi dosegli visoko kakovost transporta in preprečili poškodovanje tovora. Celotna investicija se bo povrnila že v petnajstih mesecih, obseg prevozov pa se bo povečal na predvidenih 40.000 ton.



Pomične predelne stene cement učinkovito zavarujejo pred poškodbami.

Galileo

Evropski satelitski navigacijski

Do nedavnega je bilo utopično razmišljati o tem, da lahko satelitski navigacijski sistem uporabljamo tudi v vsakodnevnem življenju. V gospodarstvu pa je ta potreba obstajala že vrsto let, vendar je bila, zlasti zaradi prevlade vojaških interesov ter izredno visokih stroškov vzpostavitve, vzdrževanja in delovanja sistema satelitov, neizpolnjena. Na srečo pa je tehnološki razvoj in s tem pritisk uporabe v »civilne« namene zahteval spremembo miselnosti. Tako bo, z enoletno zamudo, letos v vesolje izstreljen prvi satelit iz družine sistema Galileo. Gre za evropski satelitski navigacijski sistem – skupni projekt Evropske unije in zasebnega kapitala, namenjen za civilno uporabo. Namen enega izmed največjih infrastrukturnih projektov v Evropski uniji je zagotavljanje enotne infrastrukture za medsebojno komunikacijo, tehnološki napredek, raziskave ter razvoj. Še posebej veliko si od projekta obeta področje transporta, kamor sodi tudi železniški sektor. S sistemi ERTMS/ETCS si prizadevamo poenotiti različne železniške varnostno-signalne sisteme. Satelitski sistem Galileo predvideva vključevanje v ta prizadevanja. Pri tem igrajo ključno vlogo standardizacija, enovite tehnične rešitve in ekonomika.

Ponovno oživljanje železniškega prometa je ena od prednostnih nalog, ki jih je Evropska komisija določila za področje prometa. Določeno je v beli knjigi transportnega področja (o tem podrobneje na http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html). Problem, ki ga obravnavamo, je enotnost železniške infrastrukture, natančnejše signalnovarnostnih (SV) sistemov. V zadnjih tridesetih letih so železnice iz leta v leto izgubljale delež na trgu transporta. Od leta 1970, ko se je po evropskih železnicah prepejalo 21 odstotkov vsega tovora, se je ta odstotek leta 2002 znižal na le sedem odstotkov. Temu gibanju je sledila tudi železniška infrastruktura. V EU vsako leto zapremo 600 kilometrov železniških tirov in odpremo skoraj 1.200

kilometrov novih avtocest. Kako se temu upadanju upreti in tem omogočiti pošteno in smiselno preusmeritev prometnih tokov s cest na železnice? Vsekakor se je nesmiselno sklicevati na prednosti, ki jih ponuja železnica – od ekologije, varnosti, ekonomičnosti do posrednih koristi –, če jih ne uporabimo v praksi.

Eden izmed ukrepov za krepitev konkurenčnosti železniškega prometa je interoperabilnost. Železniško interoperabilnost lahko v osnovi delimo na tehnično in administrativno. Zadnja pomeni dolgoročno nalogo, s katero je treba poenotiti vse zakone, pravilni-

ERTMS/ETCS

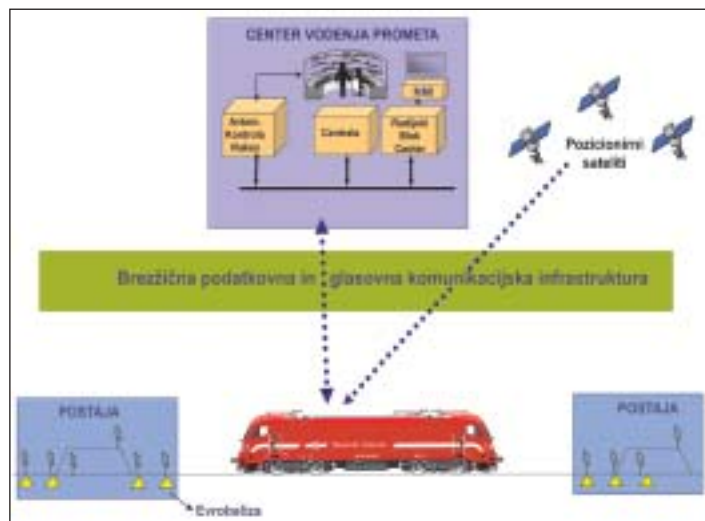
Projekt ERTMS obravnava več področij: železniške elektrona-pajalne sisteme, medtirno širino, telekomunikacijsko in informacijsko področje, SV sisteme. Vsa imajo pomembno vlogo pri nadzoru in vodenju železniškega prometa. Sistemi za nadzor in vodenje vlakov (ETCS) bodo poenotili načine spremljanja in upravljanja železniških vozil na evropskem železniškem omrežju in s tem povečali njegovo zmogljivost.

Za uvajanje omenjenega sistema je treba nadgraditi ali zamenjati obstoječe SV sisteme tako ob progi

področje. Sestavljeno je iz dveh delov: Egnos in Galileo. Egnos je leta 2001 začeti projekt, ki določa zahteve za satelitsko navigacijo. Galileo pa je evropski navigacijski satelitski sistem za javno in komercialno uporabo. Zapišemo lahko, da je Egnos prvi poizkus vstopa Evrope na področje satelitske navigacije. Dopolnjuje že obstoječa sistema GPS (ameriški vojaški globalni sistem pozicioniranja) in Glonass (ruski vojaški sistem pozicioniranja). Z informacijo v realnem času izboljšuje natančnost pozicioniranja uporabnikov s sedanjih dvajsetih metrov na manj kakor pet metrov.

Sistem sestavljajo trije transponderji, nameščeni na geostacionarnih satelitih, 34 zemeljskih postaj in štirje nadzorni centri. Vsi navedeni sistemi so medsebojno povezani. To omogoča zelo kakovostno radiosatelitsko navigacijo, ki se največ uporablja za varnostno kritične aplikacije, na primer v letalstvu in pomorstvu. Pokriva območje celotne Evrope z možnostjo razširitve na južno Ameriko, Afriko, del Azije in Avstralijo. Več o storitvah, ki jih ponuja sistem, je na ogled na spletni strani http://europa.eu.int/comm/dgs/energytransport/galileo/programme/services_en.htm.

Drugi korak v satelitski navigaciji je sistem Galileo, ki je nadgradnja obstoječih navigacijskih sistemov. Zanimivo je, da jim ne konkurira, temveč jih dopolnjuje in nadgrajuje. Namenjen je za javno in komercialno uporabo. Delovanje sistema Galileo je enostavno. V srednji Zemljini orbiti se na višini 23.616 kilometrov nahaja 30 satelitov (27 satelitov deluje, trije so v pripravljenosti). Vsak satelit oddaja signale. Zemeljski sprejemniki te signale sprejemajo in jih v svojih spominskih bazah primerjajo z referenčnimi. Signal je tako identificiran. Glede na čas oddaje signala s satelita in čas sprejema se v sprejemnikih izračuna razdalja do satelita. Ko zemeljski sprejemnik sprejme najmanj štiri takšne signale (od štirih različnih satelitov), jih medsebojno primerja. Uporabnik tako dobi tridimenzio-



Uporaba satelitskega sistema za železnice

ke in uredbe, ki zadevajo železniško tehnologijo dela, komunikacije in sporazumevanja. Tehnični del interoperabilnosti so kratkoročni projekti, brez katerih ni mogoče zagotoviti podlage za izvedbo že prej omenjene interoperabilnosti. Tudi zato je bila lani v Franciji v Lillu ustanovljena evropska železniška agencija (ERA – European Railway Agency). Poleg nje se z interoperabilnostjo ukvarja tudi krovni projekt, imenovan ERTMS - European Rail Traffic Management System – Standardizirani evropski železniški prometni sistem upravljanja. Omogočal na bi interoperabilnost na območju celotne Evrope.

kot na lokomotivah. Predvsem posegi v železniško infrastrukturo so precej problematični, saj pomenijo oviro za nemoten potek železniškega prometa, zahtevajo dolg izvedbeni čas ter prinašajo izredno visoke stroške. Nov pristop na področju SV naprav za železniški promet je satelitski način ugotavljanja nahanjanja vlakov, njihovo upravljanje in nadzor – Galileo

Satelitski sistem GNSS/Galileo

Evropsko satelitsko navigacijsko omrežje (GNSS) zajema celotno evropsko satelitsko navigacijsko

ki sistem in železnice

nalni podatek o svojem položaju, hitrosti in času.

Sistem GNSS/Galileo in železnice

Železniški sektor si prizadeva uporabiti satelitsko navigacijo pri nadzoru in upravljanju prometa. S tem bi odpravili tehnične ovire, ki danes preprečujejo neoviran železniški promet med državami. Na risbi 1 je prikazana možna uporaba satelitskega sistema za železniške potrebe. Zaradi omejenih težav pri uresničevanju projekta ERTMS/ETCS se zdi Galileo praviša tehnična rešitev za doseg železniške interoperabilnosti. Z vpeljavo Galilea bi za izpolnjevanje enake funkcionalnosti, kot jo omogoča ETCS ob progi, porabili kar za 60 odstotkov manj finančnih sredstev. Pozitivni učinki pa so vidni tudi pozneje, pri vzdrževanju sistema. Za delovanje sistema ETCS je namreč vzdolž proge treba namestiti vrsto zapletenih in dragih naprav ter sistemov.

Enako funkcionalnost bi lahko dosegli tudi s satelitskim nadzorom. Teoretično bi to pomenilo manj progovne opreme, nižje stroške vzdrževanja in večjo učinkovitost železniške infrastrukture. V resnici pa je treba pogledati tudi drugo plat medalje. Za nadzor in upravljanje železniškega prometa je nujna stalna in popolna pokritost železniških tirov s satelitskim signalom najmanj štirih satelitov. Težave se začno, ko je treba s satelitom določiti položaj vlaka na manj kot en meter natančno. Ta zahteva je bila prvič obravnavana v projektu Gaderos, ki je določil vse zahteve železnic po parametrih satelitske navigacije. Poleg temeljnih podatkov, ki jih lahko spremljamo s satelitskim nadzorom vlakov, so tukaj še tako imenovani drugotni dejavniki, kot so čas, v katerem se izvede komunikacija vlak-satelit-center, hitrost, s katero vplivamo na vlak, zanesljivost delovanja sistema, natančnost satelitskih signalov, možne alternative.

Med skupinami storitev, ki jih bo

sistem Galileo ponujal, je za železnico zanimivo področje storitev v javnem sektorju. Ker predvidena kakovost storitve sistema GNSS ne zadošča železniškim zahtevam, predvsem pri varnostnih aplikacijah, nadzoru in vodenju prometa, je za izboljšanje rezultatov potrebno tudi vključevanje zemeljskih navigacijskih in lokacijskih sistemov, kot sta D-GNSS ali GSM-R.

Takšno dopolnjevanje sistem GNSS/Galileo že v osnovi podpira. Uporabniški terminali bi tako lahko s kombinacijo različnih korekcijskih signalov izboljšali določanje lokacije vlaka na manj kot en meter in čas sprožitve alarma na manj kot eno sekundo. Kot alarm štejem stanje, ko lastnosti vlaka, na primer hitrost, prekoračijo dovoljeno vrednost in je potrebno ukrepanje iz centra vodenja prometa.

Zaznavanje vlaka na tirih lahko razdelimo na dva dela: uporaba na postajnem območju in na odprti progi. Na postajnem območju je nujna večja natančnost določanja lokacije vlaka. Pri tem pa se tudi sistem Galileo srečuje s težavami. Na postajnem območju se lahko zgodi, da stoji na več vzporednih tirih več lokomotiv, ali pa so le-te obkrožene z več kovinskimi predmeti. S sistemom GNSS je zato popolnoma natančno določanje koordinat vlaka nemogoče. Druga težava pa je tako imenovana senca tira, če gre za več vzporednih tirov. Zato je možna rešitev uporaba dodatnih senzorjev, ki jih vgradimo na terenu in vključimo v sistem. Tako dobimo kombinirani ali v tehničnem jeziku »hibridni« sistem GNSS/Galileo. Najpomembnejši senzor je odometer. Z njim merimo razdalje gibanja vlaka. Uporabimo lahko tudi robustne inercialne in visokozmogljive senzorje hitrosti ter merilnike pospeškov. Vse to so možni dodatni ukrepi za doseganje zahtevane natančnosti. Takšnih stanj se je treba zavedati tudi pri načrtovanju sistema. To pomeni, da ne govorimo le o tehničnih težavah, temveč gre pri tem tudi za tehnološke in operative izzive.

Upravičenost investicij v sistem Galileo

Predvidena cena vzpostavitve satelitskega sistema Galileo je 3,4 milijarde evrov. V tem znesku so zajeti stroški raziskav, izdelave in lansiranja satelitov ter začetek delovanja sistema. Delovanje in vzdrževanje sistema Galileo pa stane do 160 milijonov evrov na leto. Na drugi strani pa bi s sistemom Galileo pridobili kar sto tisoč novih delovnih mest. Po študiji PricewaterhouseCoopers, kjer so naredili projekcijo za dvajset let, je razmerje stroški : koristi 4,6, kar znaša več kot za kateri koli infrastrukturni projekt v Evropi. Zavedati pa se moramo tudi, da danes stroški cestnih zastojev dosegajo kar dva odstotka BDP Evropske unije. Ta podatek lahko povežemo s 40.000 v prometnih nesrečah izgubljenimi življenji, kar pomeni dodatnih 1,5 do 2,5 odstotka BDP v EU. Na železniškem področju bi z uvedbo drugačnega vodenja vlakov lahko skrajšali posledke med vlaki. Čeprav natančnih izračunov za to ni, lahko domnevamo, da bi obstoječo železniško infrastrukturo izrabili vsaj za 30 odstotkov bolje kakor danes. Pričakuje se, da bo Galileo uporabljalo 2,5 milijona uporabnikov. Dostop do njegovih storitev bo deljen tudi glede namena uporabe. Za uporabo njegove glavne stopnje (uporaba v javno dobro, varnost in reševanje) se ne predvideva plačilo taks in uporabnine. Za uporabo v komercialne in profesionalne namene pa je predvidena določena uporabnina. To velja predvsem za uporabo, s katero

ustvarjamo dodano vrednost izdelkom ali storitvam ter zahteva posebne pogoje delovanja.

Obstoječi in prihodnji satelitski sistemi niso in ne bodo omejeni le na komercialno uporabo, temveč jih bomo lahko uporabljali tudi na področju javnih služb. Iz študij, analiz in specifičnih zahtev železniške stroke lahko sklenemo, da je uporaba GNSS stopnje 1 primerna le na stranskih in manj pomembnih progah. Razlog za to je pre malo natančna lokacija železniškega vozila in s tem povezan predolg reakcijski čas. Za doseganje večje natančnosti lahko uporabljamo dopolnilne sisteme in senzorje, kar podraži in dodatno zaplete temeljno konfiguracijo sistema. S hibridnim sistemom lahko izločimo vplive dveh najbolj motečih dejavnikov GNSS, sence tira in medtirne interference. Kljub temu pa se ne moremo znebiti težave »garancije storitve«, saj GNSS temelji na GPS. Ta bo odpravljena z uresnitvijo drugega koraka, uvedbo sistema Galileo. Za vpeljavo interoperabilnosti pa bo treba razrešiti še precej težav, kot je komunikacija med centrom vodenja prometa in SV opremo. Do uporabe sistema Galileo za železniške potrebe vodenja in nadzora vlakov je torej še dolga pot. Pri tem nam mora biti vodilo uporaba sodobnih in učinkovitih tehničnih rešitev za doseganje boljše konkurence železniške infrastrukture na področju transporta. Več o tem in sorodnih temah lahko preberete na intranetnih straneh Slovenskih železnic: <http://intranet/Študije/Interoperabilnost/Galileo>.



Gradniki sistema Galileo za železniško uporabo

mag. Janez Božič

Spremembe bodo postopne

Med Javno agencijo za železniški promet ter Slovenskimi železnicami zaradi razdelitve pristojnosti med upravljavca ter pooblaščenega upravljavca javne železniške infrastrukture neredko prihaja do nesoglasij. Kako bo ministrstvo pomagalo pri reševanju nesoglasij?

Zaradi bolj ali manj posrečene implementacije evropske zakonodaje v naš pravni red so bile v preteklosti bolj ali manj posrečeno razdeljene tudi pristojnosti med upravljavcem in pooblaščenim upravljavcem JŽI. Na ministrstvu se tega dobro zavedamo, zato smo prav zato, da bi ugotovili stanje in razrešili problematiko področja železnic, ustanovili posebno delovno skupino za pripravo analize organiziranosti železnic v EU, pripravo predloga organiziranosti slovenskega železniškega sistema in predloga sprememb predpisov. Delovna skupina, ki jo vodi prof. dr. Bogdan Zgonc, bo pripravila natančen pregled obstoječega stanja in predlagala potrebne spremembe, tako zakonske kot tudi organizacijske. Rezultate dela skupine s predlogi rešitve celotne problematike pričakujemo maja letos. Seveda pa to ne bo rešitev, ki bi jo lahko izvedli kar čez noč. Ne, to bo dolgoročen proces, ki bo v nekaterih segmentih morda pomenil tudi korenite spremembe.

Nacionalni program razvoja železniške infrastrukture se uresničuje v zelo majhnem odstotku. Kdaj lahko pričakujemo sprejem novega programa, kako zagotoviti finančne vire za njegovo izvajanje?

Vaša trditev drži. In tega se v ministrstvu dobro zavedamo. Najbrž je odveč ponavljati vsem znano dejstvo, da je uresničevanje tako obsežnih projektov, kot je modernizacija in razvoj železniške infrastrukture,

odvisno predvsem od denarnih sredstev. Prav njihovo pomanjkanje je glavni razlog za nizek odstotek uresničevanja obstoječega programa. Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture, ki ga je slovenski parlament v zelo ambicioznem obsegu sprejel že leta 1996, je danes tako rekoč zastarel. Nedavno smo na ministrstvu imenovali posebno strokovno skupino, sestavljeno iz predstavnikov ministrstva in javne agencije za železniški promet, ki ima za nalogo pripravo novega programa – Resolucije o Nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture. Pričakujem, da bo predlog pripravila do jeseni. Ta dokument bo moral seveda opredeliti tudi vire financiranja za njegovo izvajanje. Vsem je dobro znan tako imenovani bencinski tolar, ki je pomenil enega od virov za financiranje gradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Žal si podobnega vira za gradnjo in modernizacijo železniške infrastrukture najbrž ne bomo mogli zagotoviti. Dejstvo pa je, da bo za te potrebe nujno treba najti nek vir sredstev. Poroštva države in najemanje kreditov, ki po izkušnjah zapadejo v breme državnega proračuna in davkoplačevalcev, je nesprijemljivo. Seveda pa bo morala država kljub temu dati določena sredstva, vendar nikakor ne za celoten program. Zato že razmišljamo tudi o združenju javnih in zasebnih finančnih sredstev, računamo pa seveda tudi na denar iz skladov EU.

Napovedali ste že implementacijo drugega železniškega paketa v pravni red RS. Katere zakone bo zato treba spremeniti in kaj bo to prineslo v delo Slovenskih železnic?

Drugi železniški paket je bil sprejet leta 2001 in ga je treba prenesti v naš pravni red do konca aprila 2006, kar pomeni, da nam je ostalo še prav malo časa. S tem se

na našem Direktoratu za železnice intenzivno ukvarjajo, prav tako pa mora o tem podati mnenje tudi že omenjena delovna skupina. Tako imenovani drugi železniški paket, ki zajema tri direktive in eno uredbo, zahteva precejšnje novosti na železniškem področju. Med drugim gre za razvoj enotnih varnostnih ciljev, ustanovitev neodvisnega varnostnega organa in neodvisnega organa za preiskavo nesreč in uvedbo TSI – tehničnih specifikacij interoperabilnosti, ki jih bodo morala izpolnjevati vozna sredstva in celotna infrastruktura za doseganje interoperabilnosti evropskega železniškega omrežja. Odpiranje železniškega omrežja operaterjem z veljavno licenco za izvajanje mednarodnega tovornega prevoza 1. januarja 2006 in za izvajanje vseh oblik tovornega prevoza 1. januarja 2007 praktično pomeni, da bodo morale biti vse storitve na podlagi nediskriminatornosti dostopne in zagotovljene vsem operaterjem, kar bo za HSŽ pomenilo nedvomno velik izziv. Pomemben dejavnik pa je tudi ustanovitev Evropske železniške agencije, ki ima kot organ, odgovoren za železniško varnost in interoperabilnost, velike pristojnosti in odgovornosti. Težko je na kratko navesti in opisati vse spremembe, ki bodo nedvomno vplivale tudi na HSŽ. Poudariti pa je treba glavno, s katero se bo moral HSŽ spopasti, to pa je boj za izvajanje storitev na prostem transportnem trgu v konkurenci z uveljavljenimi evropskimi železniškimi prevozniki. Konkurenca ne bo potekala le na ravni izvajanja kakovosti storitev, temveč tudi pri »pridobivanju« vlakovnih poti na podlagi enakopravnosti in enakosti vseh izvajalcev. To bo za trenutnega monopolista, kar HSŽ trenutno še vedno je, pomenilo velik izziv. Slej ali prej se bo izpostavilo tudi plačevanje uporabnine za infrastrukturo, ki je trenutno zgolj pavšalno, čez čas pa bo pomenilo znatno finančno breme.

Med glavnimi cilji Ministrstva leta 2005 je tudi črpanje sredstev iz skladov in programov EU. Za katere infrastrukturne projekte bodo sredstva namenjena, kakšen je predvideni terminski načrt del?

Finančna sredstva iz skladov EU so zaradi infrastrukturnih projektov, ki so finančno zelo obsežni, izrednega pomena za slovensko gospodarstvo, ki teh projektov samo, brez kreditov in druge pomoči ne more izpeljati. S kohezijsko strategijo smo na Ministrstvu za promet ob sodelovanju Javne agencije za železniški promet za obdobje od leta 2004 do 2013 določili kar nekaj projektov. Letos se bodo začeli modernizacija proge in signalnovarnostnih naprav na železniški progi Pragersko-Ormož (trajanje projekta 2005-2007), modernizacija SV naprav na progi Divača-Koper (2005-2007) ter gradnja drugega tira med Divačo in Koprno, ki bo končana leta 2012. Nekaj projektov že poteka, enega bomo letos tudi končali. Gre za obnovo useka Križni Vrh z obnovo 1,5 kilometra železniške proge in obnovo postaje Ponikva. Eden od pomembnejših projektov, ki se bo začel letos, je posodobitev proge Pragersko-Ormož; zajema gradbena dela in modernizacijo SV naprav.

Verjetno najbolj težko pričakovana železniška infrastrukturna investicija je gradnja drugega tira med Koprno in Divačo. Kakšni so načrti na tem področju, kako premostiti čas do začetka gradnje?

Gradnja drugega tira proge Divača-Koper je vsekakor ena od prednostnih nalog Ministrstva za promet. Kot taka je tudi zajeta v koalicijski pogodbi vladnih strank. Vlada je 14. aprila že sprejela Uredbo o državnem lokacijskem načrtu. Seveda pa je – kakor pri vseh pomembnih infrastrukturnih projektih – v javnosti izkazana tako podpora kakor tudi



nestrinjanje. A vedeti je treba, da je projekt izrednega pomena za razvoj slovenskega gospodarstva in pristanišča Koper. Trenutna železniška povezava povzroča težave tako uporabnikom in krajanom, ki živijo na tem območju, kot tudi upravljavcu. Obstoječa proga se posodablja, saj njeno trenutno tehnično-tehnološko stanje, kar železničarji prav gotovo zelo dobro vedo, ne ustreza izvajanju sodobnih transportnih storitev. Tudi zanesljivost prevoza je vprašljiva, saj se je že nekajkrat primerilo, da je bil transport v celoti prekinjen zaradi zemeljskih plazov in požarov ob progi. Posodobitev zajema posodobitev signalnovarnostnih naprav, rekonstrukcijo postaj Koper, Divača, Hrpelje-Kozina, zgraditev izogibalšč ter ureditev in zgraditev elektronapajalnih postaj. Tako posodobljena proga bo morala zadovoljiti vse potrebe po prevozu tovora in potnikov do dokončanja zgraditve drugega tira. Postopki za začetek njegove gradnje potekajo po načrtu, po katerem naj bi pripravljala dela za gradnjo začeli prihodnje leto in jo končali do leta 2012. Pri tem se moramo zavedati, da je to zajeten projekt, saj bo proga na svojem poteku grajena v taki izvedbi, da bo omogočala sodoben, varen in hiter prevoz, z največjo hitrostjo 160 kilometrov na uro. Po novi progi je trenutno predviden prevoz tovora v smeri Koper-Divača in potniški promet v obeh smereh. Proga bo dolga približno 27 kilometrov in bo potekala v dolžini več kakor dvajset kilometrov v predorih. Na celotni trasi bo osem predorov in dva viadukta. Proga bo zgrajena tako, da bo dopuščala v prihodnosti, seveda če bodo za to potreba in finančna sredstva, zgraditev vzporednega tira. To bi posledično pomenilo ukinitve sedanje proge, kar pa je trenutno zgolj teoretično. Zavedati se namreč moramo, da so taki projekti za državo, kot je Slovenija, izrednega pomena, a finančno zelo zahtevni.

Evropska prometna politika spodbuja javni potniški promet. Kako bo potekalo usklajevanje avtobusnega in železniškega javnega potniškega prometa pri nas?

Prav imate. To je povsem točno

in razumljivo, saj osebni potniški promet ne duši le slovenskih mest, temveč povzroča težave po vseh državah EU ter drugod po razvitem svetu. Kolikor sem seznanjen, je bil že v ne tako davni preteklosti narejen poskus, ki se je menda dobro obnesel, a žal zamrl. V mislih imam kombinirane vozovnice za prevoz z vlakom in avtobusom, ki so veljale med Slovenskimi železnicami in Kambusom. Prepričan sem, da se le z rešitvijo javnega potniškega prometa lahko izognemo dnevnim prometnim infarktom na naši cestni infrastrukturi. Trenutno je v izdelavi študija, katere naročnik je Ministrstvo za promet, njen rezultat pa bo priprava osnutka zakona o javnem potniškem prometu. V osnutku je predvideno, da naj bi bil za urejanje problematike javnega prevoza potreben nek organ, ki bi celotno zadevo enotno urejal, saj so sedaj pristojnosti za to področje zelo razpršene, med drugim tudi na agencijo za železniški promet, ki je odgovorna za železniški vozni red. Verjetno je povsem odveč, če vam povem, da ni nobene potrebe, da na isti relaciji sočasno, tako rekoč vzporedno, vozita vlak in avtobus, oba slabo zasedena in zato dvojno subvencionirana, saj je ekonomsko to povsem nedopustno.

Na področju tovrnega prometa EU zagovarja selitev tovora s cest na tere. Kakšna bo v tej luči usoda (ne)subvencioniranja voženj oprtnih vlakov?

Naj se najprej dotaknem subven-

cij. Subvencioniranje storitev v tovornem prometu, kamor sodi tudi kombinirani transport, v EU ni dovoljeno, s čimer pa najbrž izvajalci niste zadovoljni. Druga stvar pa je oprtni prevoz. Vedeti moramo, da je to bolj ali manj rezultat prometne politike Republike Avstrije, ki močno omejuje prevoz tovornih vozil čez svoje ozemlje. Vsem nam je jasno, da noben cestni prevoznik ni kupil svojega vozila, da bi ga potem prevažal z vlakom in poleg tega za to še dobro plačal. Dokler Slovenija ni bila članica EU, je država v okviru možnosti iz proračuna za prevoz vsakega tovrnjaka prispevala nekaj denarja prevozniku, torej Slovenskim železnicam. Takrat je bil tudi delež slovenskih prevoznikov dokaj velik, sedaj pa je, kot sem seznanjen, več kakor 95 odstotkov uporabnikov oprtnega vlaka iz držav nečlanice EU, pretežno iz Turčije. Glede na navedeno lahko le rečem, da bi bilo nekoliko nerazumljivo, če bi Slovenija iz denarja davkoplačevalcev subvencionirala prevoz uporabnikom iz tretjih držav. Česa takega si ne bi upal zagovarjati. Sicer pa menim, da bi bilo na področju intermodalnosti treba storiti nekaj več. Uporabnike prevoznih storitev bi morali spodbuditi k nabavi intermodalnih transportnih enot, izvajalce pa k vzpostavitvi ustrezne logistike za izvajanje prevozov. Za uvedbo novih dejavnosti pa tudi EU dovoli uporabo sredstev proračunov – tako nacionalnih kot EU –, za kar je bil vpeljan finančni program za spodbujanje intermodalnega transporta

Marco Polo I. Ta se naslednje leto izteka, v pripravi pa je že nov program, Marco Polo II, za obdobje od 2007 do 2013; za ta program naj bi bilo na voljo kar 740 milijonov evrov, namenjen pa bo družbam, ki se ukvarjajo s temi prevozi.

Gotovo ste si že ustvarili sliko o stanju na Slovenskih železnicah. Kako ste zadovoljni s potekom reorganizacije in s poslovnimi rezultati?

Dobro veste, da je železniški sistem zelo velik in kompleksen, tako da ga je težko v kratkem času dobro spoznati. Veliko mi je bilo že povedanega in predstavljenega, vendar pa mislim, da še ne toliko, da bi si lahko ustvaril povsem objektivno sliko. Zato o tem raje ne bi posebej razpravljal, da ne bi prišlo do kakšnih nerazumevanj ali nenamernih nesporazumov. Glede reorganizacije pa menim, da je treba narediti vse, da bo podjetje po njej sposobno konkurenčno nastopati na prostem trgu transportnih storitev, na katerega bodo lahko, kot že rečeno, na podlagi določil pravnega reda EU kmalu vstopila tudi podjetja iz držav članic EU. Ena od pomembnih nalog je zagotovitev varnega in urejenega železniškega transporta. EU se z zakonodajo na področju železnic že nekaj let intenzivno ukvarja. Sprejela je tako imenovana prvi in drugi paket, pripravlja pa že tudi tretjega. Reorganizacija, ne le družbe Slovenske železnice, temveč celotnega sektorja, je pogojena prav s to zakonodajo. To je obsežna naloga, ki se je ne da kar na hitro izpeljati. Kot sem že povedal v odgovoru na prvo vprašanje, smo na ministrstvu ustanovili posebno delovno skupino, ki bo pripravila natančen pregled obstoječega stanja in predlagala potrebne spremembe – tako zakonske kot tudi organizacijske. Nedvoumno je, da mora biti vodenje in upravljanje prometa ločeno in neodvisno od izvajanja prevoznih storitev, kar bo nedvoumno vplivalo na reorganizacijo. Ponovno pa poudarjam, da ne želim in ne morem razpravljati o tej zadevi, dokler navedena komisija ne opravi svojega dela in nam ga predstavi. Ko bo to delo opravljeno, pa boste prav gotovo izvedeli za rezultate njihovega dela.

Alojz Vojščak

V našem žargonu tovornjak Ker je zares mašina!

Poklicni vozniki ste menda bolj nemirni duhovi, ki jih je težko obdržati na enem mestu.

Bo kar držalo. Tudi mene je vedno veselilo spoznavati nove kraje, nove ljudi. Izučil sem se sicer za avtokleparja, a sem v tem poklicu ostal komaj leto in pol, potem pa me je zvelklo v šoferske vrste.

Zakaj prav na železnico? Prevoznikiških podjetij vendar ni tako malo.

Precej mojih prijateljev je bilo že zaposlenih tam, in leta 1972 sem se jim tudi sam pridružil. Sprva smo bili v Mostah, potem smo se preselili na Vilharjevo, pa pozneje v Javna skladišča, ko pa smo leta 1975 začeli prevažati kontejnerje, smo prišli na današnjo lokacijo Kontejnerskega terminala.

Vas službena pot pelje kdaj tudi preko slovenskih meja?

Veliko smo vozili po nekdanji Jugoslaviji, tako da sem bil nemaleokrat zdoma po ves teden hkrati, na mesec pa sem prevozil tudi po 15 tisoč kilometrov; danes vozimo samo po Sloveniji, in »kilometraž« le redko preseže število tri tisoč. Res pa je, da so krajše vožnje za podjetje veliko donosnejše kakor daljše, saj jih, denimo, na dan lahko opraviš tudi po tri, se pravi v istem času kakor eno dolgo. Račun je seveda jasen. Poleg tega pa mora vsak kontejner čim dlje obratovalno krožiti, saj le tako lahko postane in ostane rentabilen.

Katere znamke tovornjakov ste v teh letih vozili?

V našem žargonu tovornjaku pravimo »mašina« (aha, jaz pa sem premišljeval, zakaj neki ves čas

govori o lokomotivah, op. av.). Znamke pa so bile Deutz, Magirus, Raba, Man, Iveco ... sem katero pozabil? Najboljši med njimi je vsekakor man, no, seveda je tudi najdražji. Prav trudi se, da bi vozniku čim manj grenil življenje, saj okvar, značilnih za druge znamke, skorajda ne pozna. Zjutraj obrneš kontaktni ključ – in pelje. Temu bi rekel »nemška šola«.

Prav pred kratkim ste dobili nove tovornjake, pravzaprav mašine.

Tako je, sedem tovornjakov znamke Iveco. Pet jih je pri nas, po eden pa je v Mariboru in v Celju. Če povem po domače, je razlika med novim ivecom in staro madžarsko rabo, ki smo jih nekoč vozili, kakor noč in dan. Rabe so bile stare osemnajst in celo dvajset let. Z njimi prav gotovo nismo bili med najbolj priljubljenimi udeleženci v prometu – niti pri policiji niti pri drugih voznikih. Povsod smo ovirali promet, v klanec nikakor ni šlo, poleg tega smo jih ob cesti kar naprej »šraufali«, še posebej pozimi, ko je zmrzovalo. No ja, leta naredijo svoje, sicer pa že »ob startu« ti tovornjaki niso bili prav prida.

Avtomobilskega mogotca Henryja Forda so nekoč vprašali, kateri avtomobil je po njegovem mnenju najboljši na svetu. Rekel je: »Nov!«

Čista resnica! Nov avto je pač nov avto, in čas gre naprej. Navsezadnje ima novi iveco kar 400 konjskih moči, medtem ko jih je imela raba vsega 260. Sicer pa model avtomobila iveco dobro poznam, saj sem starejšo izvedbo vozil kar šest let. Z novim vozilom se prvi trenutek sicer malce loviš,

ampak res samo za trenutek, potem stvari stečejo same od sebe. V vsakem primeru pa morata voznik in vozilo skleniti nekakšen »sporazum« in se drug drugemu prilagoditi – v vseh muhah. Če to »štima«, potem »štima« vse! Z novim ivecom se bo za približno 35 odstotkov zmanjšala tudi poraba goriva, hkrati pa ga lahko registriramo tudi za prevoz nevarnih snovi, kar pri prejšnjih vozilih ni bilo mogoče; predpisi pri takšnih prevozih so namreč izjemno strogi. Vsa električna napeljava v vozilu mora biti zavarovana v zaščitnih cevkah, zraven pa je še kup drugih zahtev. Hkrati pa se bodo z novimi tovornjaki zmanjšali tudi izpadi vozil, kakor pravimo, kadar uporabnik zaradi pokvarjenega tovornjaka svoje pošiljke ne dobi pravočasno. Če se to pripeti enkrat, še nekako gre, če pa se trikrat ... hm ...

Saj res, kako se razumete z uporabniki, se pravi s strankami?

Različni so, tako kot smo različni tudi ljudje, odvisno je, kako naletiš. Sicer pa tudi pet prstov na roki ni enakih ... Včasih je treba pač malce potrpeti, kajti, kot vemo, ima stranka vselej prav. Res pa je, da so tisti »ta zopni« na srečo v manjšini.

Koliko voznikov je na terminalu?

Zdaj nas je sedem. Pred desetimi leti nas je bilo petnajst, leta 1985 pa kar 80. Imeli smo 40 tovornjakov, same madžarske rabe, in takrat smo vozili še v »dvojnih zasedbah«, se pravi po dva v vsakem tovornjaku. Danes takšne zasedbe seveda ne bi bile več finančno racionalne, čeprav je res, da ob morebitni okvari na odprti

cesti, brez pomoči servisa, štiri roke pomenijo dosti več kakor dve. Ampak med sabo se šoferji odlično razumemo, tako kot z vsem kolektivom. Prav vse se dogovorimo med sabo, in ker smo vsi pač krkavi pod kožo, dobro vemo, da ima vsakdo lahko kdaj tudi slab dan. Toda to se takoj pozabi. Res pa je, da smo se včasih več družili, danes pa smo nekako bolj »razdrobljeni« in vsak gre rad čim prej domov. Pri delu pa je tako: rad bi videl, da bi vse skupaj potekalo hitreje: zjutraj včasih uro ali dve čakam na »papirje«, brez katerih seveda ne morem na pot, potem čakam na carini, pozneje čakam na tovor ... in vse to zaradi počasne administrativne vojne. Med tem bi lahko opravil že tri ali štiri vožnje! Sicer pa kolegi iz drugih podjetij pravijo, da je povsod tako.

Pomeni, da ste v »zasebnem življenju« hiter, agresiven voznik?

Ne, zares prav nasprotno. Morda je slišati nenavadno, ampak svoj avto vozim veliko počasneje kakor tovornjak. Zakaj? Pravzaprav nikoli nisem razmišljal o tem, vendar je res. Morda, kaj vem, je vse skupaj bolj lagodno, in nikamor se ti ne mudi.

V filmih, predvsem ameriških, vidimo voznike gromozanskih tovornjakov in njihovo brezpogojno složnost, ne glede na to, za koga vozijo. Je tudi pri nas tako?

V okviru nekega podjetja je pri nas nemara to res, sicer pa skorajda ne verjamem. No, sam nikoli ne bi na cesti odrekel pomoči kateremu koli kolegu - vozniku, in prepričan sem, da tudi drugi razmišljajo enako. Tista znamenita složnost

ku pravimo »mašina«.



iz filmov pa – ne vem, moral bi osebno doživeti kaj takšnega. Pravzaprav bi bilo kar zanimivo. Zelo zanimivo.

Za veliko poklicev, kamor sodi tudi poklic voznika, so značilne tudi določene oblike posebnih, poklicnih bolezni. Kako je pri vas?

Prav nobenega poklicnega šoferja ne poznam, ki ga ne bi mučile bolečine v hrbtu. To sodi, kakor bi rekli, v naravo posla, s tem se je treba sprijazniti in s tem pač živeti. Če imaš srečo, dobiš zraven še kaj povrhu (smeh). No, moja sreča ni bila prav srečna, saj so mi leta 1984 morali odstraniti ledvico, kar pa mi pri delu ne povzroča nikakršnih težav. Sicer pa smo za primer nesreče vsi vozniki dodatno zavarovani. Toda če postaneš invalid, ti prav noben denar na svetu nič ne pomeni. Pomembno je, da si zdrav! Do upokojitve imam še približno pet let, nekaj takega – nekateri se tega bojijo, drugi spet se srčno veselijo, jaz pa rahlo skeptično pravim takole: iz »penzija« še nihče ni prišel nazaj (spet smeh).

Prosti čas, brez avtomobila, službenega in zasebnega? Ga kaj ostane?

Pravijo, da se rad smejem, v službenem in v prostem času. Sicer pa rad postorim stvari okoli hiše, na Medvedjeku pa je tudi nekaj vrta in vinograda – kakšnih 250 trt –, naj bi bilo za cviček, hja, včasih »rata«, včasih pa ne. Lanski je imel zaradi deževja preveč kisline, predlanski pa je bil zares dober. Trideset let v okviru lovske družine Veliki Gaber tudi jagam, doma imam vse trofeje, kar jih je na našem območju mogoče upleniti, od srnjaka in jelena, pa do medveda. Dopust pa ... dokler sta bila otroka majhna, je morje še nekako šlo. Zdaj ga imam pa že po treh dneh čez glavo zadosti.

Na izlet z vlakom

Ajdna, visoko razgledišče nad zgornjo Savsko dolino

Železniška postaja Žirovnica je postavljena ravno prav pod hribi, da se z nje enostavno sprehodimo v višave. Tudi na Stol, če je treba, toda v tem letnem času ni odveč, če se sprijaznimo s kakšnim nižjem ciljem. Denimo s 1.064 metrov visoko Ajdno. Koničasta vzpetina nad Potoki je izjemna v vseh pogledih: razgled z nje je izjemen, Savska dolina je tik pod nami in kot na dlani. Tudi proti glavnemu grebenu Karavank pogledujemo, zelo pa pritegne vrh sam. Na njem je malodane manjše naselje, cerkev in ... Ta

razgled seže v preteklost, v burne čase po razpadu Rimskega cesarstva, ko se je prebivalstvo iz dolin zaradi plenilskih in sploh nasilnih prehodov različnih ljudstev raje umaknilo na utrjena višinska bivališča. Temelji stavb vrh Ajдне so obnovljeni, informativna tabla pa nam nazorno prikaže dogajanja v preteklosti. Po postanku na Ajdni izlet nadaljujemo z lagodnim sestopom na Koroško Belo in na železniško postajo Javornik. Z železniške postaje Žirovnica gremo desno, po cesti do podvoza pod progo, skozenj in do

glavne ceste skozi Žirovnico. Po njej levo; če smo tu sredi dneva v času malice in če smo lačni, pred pošto zavijemo desno do znane gostilne Trebušnik. (Naj povemo, da je ob sredah zaprta.) Sicer gremo po cesti do železniške proge, pred njo desno in po poti ob njej do sadovnjaka. Pred njim desno, do cesten in čeznjo, navzgor proti zgradbi in cevem hidroelektrarne. Levo mimo nje in po poti skozi kratek predor, nato po ravnem prečno čez pobočja do Završniškega jezera. Po jezu čezenj, na cesti levo in nato na odcepu desno, smerokaz *Ajdna, Potoška planina*. Namesto po cesti gremo lahko levo ob njej čez pašnik. Ko spet stopimo na cesto, pokaže smerokaz *Valvasor, Stol* levo. Po poti gremo čez dva potoka in s travnika v gozd. Čeprav je ozkih stez veliko, je temeljna pot ena sama in široka. Po njej se vzpnemo do grebena, kjer v ovinku obrne desno in se ne prestrmo, vendar vseeno neizprosno, vzpenja proti Valvasorjevemu domu. Ko prečkamo cesto proti Potoški planini – če želimo, že tu lahko zavijemo proti Ajdni – se pot v več ovinkih vzpne do Valvasorjevega doma. Z železniške postaje okrog **2 uri** hoje.

Pri Valvasorjevem domu, ki je običajno odprt ob koncu tedna, gremo levo, smerokaz *Ajdna*. Ko pridemo na gozdno cesto, gremo čeznjo, smerokaz *Jvk. Kor. Bela*. Kmalu zatem gremo po nasvetu smerokaza *Ajdna* levo dol; s sedelca pod Ajdno se pazljivo nadprepadi, vendar varno in z uporabo

klinov vzpnemo na vrh. Vrnemo se po isti poti. Do Ajдне in nazaj hodimo okrog **30 minut**.

Ko pridemo nazaj na pot, zavijemo levo in nadaljujemo po vlaki - gozdni cesti navzdol do ovinka, kjer cesta zavije desno gor. Tam gremo levo in po označeni poti sestopimo na Koroško Belo. Po poti ponekod teče voda in je zato precej mokra. Ko v vasi prečkamo potok, gremo za mostom levo navzdol, na križišču pri kapelici naravnost in po Cesti Ivana Cankarja do Ceste talcev. Po njej desno, na odcepu prednostne ceste levo gremo naravnost in zatem sredi naselja z ovinka levo, čez most in parkirišče pod železarno, skozi podhod pod železniško progo in takoj zatem desno, po cesti mimo hiš na železniško postajo Javornik. Od Valvasorjevega doma, ne upoštevajoč čas hoje do Ajдне in nazaj, približno **1 uro 30 minut** hoje. **Skupaj okrog 4 ure hoje.**

Pri orientaciji prideta prav planinski karti Karavanke, osrednji del (1 : 50.000) in Stol in Begunjščica (1 : 25.000).

Iz smeri Jesenice je najbolj primeren vlak ob 7.38 (Nova Gorica 5.28). Za vrnitev na ž. p. Javornik počakamo na vlak ob 14.01, 15.44 ali 16.34; slednji je Soča, ki pelje v Novo Gorico.

Iz smeri Ljubljana smo ob koncu tedna lahko nekoliko poznejši, saj prvi vlak, ki se ustavi na ž.p. Žirovnica, z ljubljanske postaje odpelje ob 9.50. Za vrnitev sta primerna vlaka z odhodom z ž.p. Javornik ob 17.36 ali 19.06.



Ajdna je visoko razgledni prestol, s katerega se širi izjemen razgled na dolino Save.

Strasshof

Muzej z bogato ponudbo

V bližini Dunaja, dobrih deset kilometrov vzhodno v smeri Deutsch Wagrama, stoji kurilnica ob najstarejši železnici s parno vleko v Avstriji. Nekdaj pomembna kurilnica je sedaj postala dom za zbirko po večini avstrijskih železniških vozil, saj je v njej našel prostor železniški muzej Strasshof. Kurilnica leži ob železnici Cesarja Ferdinanda na odseku Dunaj-Prerov (nadalje proti Olomoucu in Krakovu), zgrajeni leta 1837. Današnje poslopje je bilo zgrajeno leta 1939. Kurilnica je v svojem aktivnem času zagotavljala vleko tovornih in nekaterih potniških vlakov na tem železniškem odseku in je bila v uporabi vse do leta 1978. Muzej je bil ustanovljen in odprt leta 1984 na pobudo 1. avstrijskega kluba ljubiteljev železnic in tramvajev (1. ÖSEK).

Kurilnica ima skupaj deset vzporednih tirov, vsak je načeloma namenjen po dvema lokomotivama. Nekaj sto metrov pred kurilnico je tudi okretnica dolžine 23 metrov, vendar predaleč, da bi bila kurilnica v obliki pahljače. Kurilniško območje je dolgo 1.200 metrov in ima kar 14 kilometrov prog. Obiskovalec si lahko ogleda številne eksponate, od tega več kakor 90 lokomotiv in 180 potniških in tovornih vagonov, in podoživi leta naših prednikov in takratne tehnike. Ob vstopu v prostore si lahko ogledate zbirko modelov parnih strojev, kočij in klubsko maketo železnic. V kurilnici je tačas okrog 35 lokomotiv, med njimi parne serij 93, 229,310, znameniti švicarski krokodil 13257, električne 1045, 1060, dizelske 2060 in druge. Prav tako na zunanjih tirih čaka na obnovo veliko število dizel, motornih in parnih lokomotiv, potniških vagonov, dvo- in štiriosnih tovornih vagonov, večinoma lesene nadgradnje, ploščnikov in zaprtih ter hladilnih vagonov in malih cistern. Nekateri imajo nadgradnje za stresanje peska ali pa dvigala, kakršnih po naših tirih ni



Panorama kurilniškega območja s številnimi tirnimi vozili.

moč videti. Med potniškimi vagoni je precej dvoosnikov drugega in tretjega razreda, ki so opravljali svoje delo na stranskih progah, ter salonskih vagonov (tudi ameriških), ki počasi, a vztrajno izgubljujejo nekdanji blišč in barvo, saj zunanost načenjajo sonce in padavine, notranjost vagonov pa prepereva ali pa se nad njimi znašajo vandali. V kompoziciji vagonov stojita tudi lokomotivi serije JŽ 33 z oznakama zalogovnikov 033 in 034, ki sta bili pred nekaj leti namenjeni v razrez jeseniške železarne, a so ju strastni ljubitelji rešili pred propadom. Na postajnem območju so ohranjene tudi nekatere infrastrukturne naprave, ki so služile za popravilo in oskrbo lokomotiv (nakladanje premoga) in za varno vodenje prometa (ročni signali, zapornice). Za vse tiste, ki jih zanimajo še novodobni vlaki, pa priporočamo, da stopite nekaj korakov od kurilniškega območja, in že boste lahko opazovali švignje potniških in tovornih vlakov v smeri Dunaja, Devinske Nove Vesi (ŽSR) in Breclava (ČD).

Posebno pozornost je treba nameniti parni lokomotivi serije ÖBB 52.100, na katero so v klubu 1. ÖSEK še posebej ponosni. Lokomotiva je dolgo časa vlekla parne muzejske vlake, vendar pa trenutno čaka na obnovo, saj je

bila pred leti poškodovana. Za potrebno popravilo so izvedli akcijo zbiranja denarnih sredstev, saj bi njeno popravilo stalo okrog 110 tisoč evrov. Te vsote pa sami iz prihodkov članarin, organizacij muzejskih voženj in vstopnic nikakor ne morejo zagotoviti in jo dopolnjujejo s pomočjo donatorskih prispevkov, v ta namen pa imajo odprt poseben bančni račun.

Če ste namenjeni na obisk, naj omenimo še nekaj podrobnosti. Vrata muzeja so odprta od torka do nedelje in ob praznikih od 1. aprila do 26. oktobra, od 10. do 16. ure, od tega je ob nedeljah in praznikih organizirano vodenje po kurilnici, srečanje modelarjev, odprta sta tudi gostinski lokal in

vagon s spominki. Za tiste, ki bi radi poleg naštetega doživeli še predstavitev parnih lokomotiv z vožnjami po postajnih tirih, velja napotek, da so organizirani dnevi pare 8. in 22. maja, 5. in 19. junija, 3. julija, 7. avgusta, 4. in 25. septembra ter 9. in 26. oktobra. Te dneve si poleg omenjenega lahko ogledate še vrtno železnico LGB, modele cestnih vozil, ki vozijo po naravnem terenu - maketi, lahko pa se vozite bodisi s parno lokomotivo bodisi vrtnimi vlaki, ki pa so nekoliko bolj primerni za otroke. Programi za ljubitelje železnic, dnevi parne vleke z atrakcijami za vso družino in nostalgija doživetja za vsak okus vas bodo pripravila, da se splača za kakšen dan odpraviti na izlet tudi na Dunaj.



Pogled v stavbo kurilnice skriva marsikaj zanimivega.

Slikovna križanka



NOVA PROGA	STANE SEVER PRAVEC, KURZ			POŽREŠNEŽ	OBŽALOVANJE	ANGLEŠKI POLITIK (CLEMENT RICHARD)	ŠMIT JOŽE			IGRALKA TAYLOR	MIT PRVI LETALEC	OBREDNA OPRAVA	PONARE-DITEV	ANA V DALMACIJI
NEUGODNO, TEŽKO REŠLJIVO STANJE							GR. MUZA PRIPOVED. PESNIŠTVA							
KOVINA, KI PRIVLAČI DRUGE KOVINE							GRŠKA ČRKA							
PISATELJ HEMINGWAY							FR. SLIKAR (PAUL) MESTO OB LOARI (FR)							
GLAVNO MESTO SAUDSKE ARABIJE					MAŠČOBNO TKIVO THEODORE DREISER			KOŠČEK SUKANCA	EGIPČANSKI BOG SONCA					FILMSKA IGRALKA (CATHERINE)
avtor VINKO KORENT	NEMŠKI PISATELJ (HANS HELLMUT)	PAPEŠKA PALAČA STROK. ZA STATISTIKO							ANG. FILM. REŽISER (TRETJI ČLOVEK)	OBLIKA STEBLA SOZVOČJE TONOV				
GRŠKA ČRKA				VREDNOSTNI PAPIR DELNIŠKE DRUŽBE								EPOS TRIGLAV. ŽUPNIK (JAKOB)		
IGOR TORKAR			OVIRA, PREPREKA	KATJA LEVSTIK	RUSKI KLOVN POPOV	POMOL IZ KOLIČJA RETOROM. JEZIK								
ŠIROKA RAZMAKNITEV NOG									STROJ ZA ČIŠČENJE LEDU					
AM.FILM. IGRALEC (SYLVESTER)									VELIKAN VEČNOST					
IZVIRNEŽ POSEBNEŽ				REKA V NEMČIJI FR. PISEC (EMILE)				PEVKA VILER STAVČNO LOČILO					SEČ	ZIMZEL. DREVO ALI GRM, KLEK
risba KIH	POTNA KAPLJICA DANSKI OTOK						VRTNINA VOJAŠKA STOPNJA				OTOK JUŽ. OD ZADRA TEKOČINA V ŽILAH			
OČKA, ATEK					EFEKT LUTECIJ							RUTENIJ BARU		
PRIPRAVA ZA LIKANJE									KEMIČNA PRVINA (ZNAK Er)					
KRAJ PRI VODICAH									UMRLA ANGLEŠKA PRINCESA					

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno):

pb, cm, rudnik, dobrota, ekrazit, sledar, dostava, taktik, oval, inlet, aga, rola, ja, objed, iča, ann, lata, kršelj, goban, sečnja, sanjar, ave, adolescent, nm, rdečka, ni, takt, oman, kač, itrij, eristika, pismouk, cianin, akterka, armani.

EURO • : : DOMINO

*Ime, ki vam pove vse - kot pri igri z dominami
si lahko poljubno sestavite svojo pot po Evropi,
povrhu pa pokukate še v Maroko.
30 držav je na dlani,
vključena je tudi ladijska družba Attica,
ki vozi med Italijo in Grčijo.*

Spoznajte vozovnico Euro Domino

Namenjena je:

- ED-26: mladim do 26. leta starosti
- ED 26+: za starejše od 26 let
- ED 60+: za starejše od 60 let
- ED-12: za otroke od 4. do 12. leta starosti
- izberete lahko vozovnico za 1. ali 2. razred z izjemo vozovnice ED-26, ki velja le za 2. razred
- vozovnice veljajo mesec dni - v tem času lahko v **treh, štirih, petih, šestih, sedmih ali osmih** dneh prepotujete države, ki ste si jih izbrali
- potujete lahko tudi v dneh, ki si ne sledijo in potovanje poljubno prekinjate
- v odhodni državi imate 50 odstotkov popusta od odhodne postaje do meje in nazaj
- enak popust (50 odstotkov) velja za tranzitno potovanje do države ali držav, za katere imate vozovnico
- z nekaj izjemami so v ceno všteta tudi doplačila, ki sicer veljajo na nekaterih vlakih višjega ranga (vsekakor pred odhodom na najbližji železniški postaji preverite, na katerih vlakih je doplačilo obvezno).

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

