

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Odločitev o SLH v drugem krogu
Uspešno v prvih sedmih mesecih
EU bo sofinancirala obnovo in
posodobitev kopenske proge

Predstavitev

Prometni inštitut Ljubljana: »Križa je bila
za nas izživetje«

Tovorni promet

Novo priložnosti s skupno železniško
družbo Cargo 10

Razvoj

Uvajanje ERTMS v slovensko železniško omrežje

SŽ so ljudje

Stane Golob: Zbiratelj znamk in srčni strojevodja



**Prevozi malih pošiljk po vsej Sloveniji,
od vrat do vrat, v 24 urah!**

**Kako najceneje in najhitreje prepeljati pošiljko
vašemu prijatelju, znancu ali cenjenemu kupcu?**

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

**Pošiljko prevzamemo v katerem koli kraju v Sloveniji,
lahko tudi v sosednjih državah,
in jo po ugodni ceni pripeljemo na zeleni naslov.**

Od Bohinja do Lendave na primer stane prevoz 10-kilogramske pošiljke
samo 3,10 evra (v ceno ni všteti 20 % DDV)

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

Slovenske železnice, d.o.o.
Sekcija za male pošiljke
Prodajna služba
Kajuhova 51
1000 Ljubljana

tel. 01/29 12 551

E-pošta: szexpress.info@slo-zeleznice.si

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 2914 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • lektorica: Darinka Lempl Pahor • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto v 11.300 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. oktobra 2010.



Tovorna postaja Koper
Avtor: Antonio Živkovič



Aktualno
Odločitev o SLH v drugem krogu

2



Aktualno
Uspešno v prvih sedmih mesecih

4



Aktualno
EU bo sofinancirala obnovo in posodobitev kopske proge

5



Predstavitev
Prometni institut Ljubljana: »Križa je bila za nas izziv!«

12



Tovorni promet
Nove priložnosti s skupno železniško družbo Cargo 10

15



Razvoj
Uvajanje ERTMS v slovensko železniško omrežje

16



SŽ so ljudje
Stane Golob: Zbiratelj znamk in srčni strojevodja

20



1
Uvodnik
Marino Fakin
Odgovorni urednik

Kam naj gre slovenska logistika? Ali se razvija optimalno in ali služi državljanom? Kako bolje delovati in sodelovati v logistiki? Kje so priložnosti za morebitni slovenski logistični holding? Ali obstaja alternativa logističnemu holdingu? Kaj lahko pridobijo Slovenske železnice, Luka Koper in Intereuropa, če se kapitalsko povežejo? S takšnimi in podobnimi vprašanji smo se odpravili na prvo javno predstavitev predloga o oblikovanju slovenskega logističnega holdinga, ki je bila trinajstega septembra na Brdu pri Kranju.

Žal predstavitev ni podala odgovorov na številna vprašanja in pomisleke strokovne javnosti. Večina je bila mnenja, da ni dovolj argumentov in podatkov, na podlagi katerih bi se bilo mogoče odločiti. Zahtevni projekt združevanja in prestrukturiranja podjetij bi bilo treba proučiti še z vidika zagotavljanja večje konkurenčnosti, upoštevanja evropske zakonodaje in drugih, tudi socioloških, vidikov. Pobudniki predloga so prezrli pozitivne argumente oziroma še niso predstavili priložnosti in prednosti morebitnega združevanja ter so se osredotočili zgolj na potencialne nevarnosti in slabosti treh slovenskih podjetij.

Tistemu, ki napoveduje črno prihodnost, se ljudje ognejo v velikem loku in mu ne verjamejo. Tistemu, ki pove, da se jim bo godilo bolje, če nekaj storijo, raje verjamejo. Kolegi iz tovarnega prometa se še spomnijo pogovorov pred desetimi leti, ko so nam tuji strokovnjaki dokazovali, da bodo Slovenske železnice v težkem položaju, če se ne bodo združile s strateškim partnerjem. Takrat smo se pogovarjali o tesnejšem sodelovanju s tovarnim prometom tuje železniške uprave, in sogovorniki nas s pesimističnim scenarijem niso prepričali, da bi se bilo koristno povezovati.

Načeloma je povezovanje v poslu pozitivna stvar, če si to zainteresirane strani želijo in če sodijo, da bo to zanje koristno, da bo povezovanje ustvarilo nove priložnosti in večjo moč na trgu. Povezovanja podjetij zaradi potencialnih nevarnosti niso posebej mamljiva, razen v izredno težkih časih. Temeljno vprašanje, ki se poraja, je, zakaj kapitalsko povezati poslovne subjekte, ki si tega trenutno ne želijo. Smiselno bi bilo, če bi se odgovor glasil, da bodo podjetja zato bolj uspešna na določenem trgu, da bodo skupaj lažje in bolje ponujala logistične storitve, da bodo ustvarila več prihodkov in novih delovnih mest, da bodo imela manjše stroške in da bodo državljanji pridobili boljše prevozne storitve ter da združitev ne bo bremenila državnega proračuna. Številke bi seveda morale biti dokaj natančne. Ob tem se poraja tudi vprašanje, ali je to edina mogoča rešitev in ali so druge oblike sodelovanja lahko bolj donosne in uspešne.

V Sloveniji je veliko znanja in izkušenj s področja logistike, manj pa je sredstev za uresničitev potrebnih vlaganj v logistiko in infrastrukturo. Hartmut Mehdorn, svetovalec vlade, je glede zagotavljanja denarnih sredstev za železniško in pristaniško infrastrukturo jasno povedal, da je to naloga države. Razumeti je, da morebitna združitev treh podjetij ne bi rešila vprašanja vlaganj v infrastrukturo.

Vsa tri podjetja so nedvomno zainteresirana za uspešno poslovanje in nadaljnji razvoj. Vsekakor bo za doseganje zastavljenih ciljev treba sodelovati. Vprašanje je, ali bodo cilje lahko dosegla z dosedanjim načinom sodelovanja, pristopom in poslovno miselnostjo. Globalizacija in evropski procesi so se že lotili slovenske logistike, in na trgu je zaznati kar nekaj sprememb. Novi časi terjajo nove poslovne modele in stalno optimizacijo logističnih stroškov, od katere je odvisna tudi uspešnost gospodarstva na nekem območju. Logistika v Sloveniji ni optimizirana, še je veliko prostora za izboljšave. Te so nujne, če želimo okrepiti svoj tržni položaj. Reševanja težav se ni več mogoče lotiti delno, temveč celovito, zato utegne biti pomanjkanje skupne vizije in skupnih razvojnih načrtov prevelika ovira za uspešnost slovenske logistike.

Konferenca o slovenskem logističnem holdingu

Odločitev o SLH v drugem krogu

Razprava o predlogu oblikovanja slovenskega logističnega holdinga je bila sočudenje z resnico o slovenski logistiki in njenimi soustvarjalci. Namen konference je bil zbrati tehtne argumentov za in proti holdingu ter skleniti, v katero smer se je vredno podati in katera področja je treba še raziskati. Vendar so pobudniki holdinga doživeli hladen tuš. Tudi niso znali prepričljivo dokazati, zakaj je treba ustanoviti holding, ki bi ga sestavljali trije veliki slovenske logistike – Luka Koper, Intereuropa in Slovenske železnice. Navidezni poraz prvega kroga pogovorov še ne pomeni, da je zamisel o logističnem holdingu zgrešena in nesmotrna. Končno odločitev bo sprejel državni zbor.

Slovenski logistični holding (SHL) bi povezoval tri velika slovenska podjetja, Slovenske železnice, Luko Koper in Intereuropo. Omenjena podjetja opravljajo različne, toda dopolnilne dejavnosti v tovarnem prometu, in so tako rekoč naravni zavezniki, ki bi lahko skupaj nastopali na transportnem trgu in zagotavljali celovite logistične storitve na čedalje bolj konkurenčnem evropskem trgu. Zdi se, da je predlog za oblikovanje SLH zastavljen razvojno, da ponuja nekakšno vizijo in verodostojne odgovore na morebitne nevarnosti na trgu in dejanske slabosti slovenskih logističnih stebrov. Tako povezovanje bi po besedah pobudnikov, vlade Republike Slovenije oziroma njenega svetovalca Hartmuta Mehdorna, ustvarilo neposredne sinergijske učinke, številne koristi in prednosti za povezana podjetja ter posredno tudi za slovensko gospodarstvo in državo. Združitev Slovenskih žele-

znic, Luke Koper in Intereurope bi tako pomenila, da se bodo podjetja lahko razvijala, bolje konkurirala, ponujala storitve z višjo dodano vrednostjo in lažje pridobivala denarna sredstva. Ker bi v holdingu bile vse dejavnosti Slovenskih železnic, bi holding ponujal tudi storitve v železniškem potniškem prometu, v prihodnje pa celo avtobusne prevoze. Povezovanje bi že v prvih letih ustvarilo 20 milijonov, pozneje pa 40 milijonov evrov več prihodkov, in takojšnje prihranke v višini 50 milijonov evrov. Če do združitve ne pride, tako menijo pobudniki, bi Slovenske železnice še naprej izgubljale tržni delež v tovarnem prometu, Intereuropa bi zašla v velike težave in njen obstoj bi bil ogrožen, Luka Koper pa bi izgubljala zaradi slabših logističnih povezav z zaledjem. Po predlogu bi večinski delež v holdingu, 51-odstotkov, imela Republika Slovenija.

Logistika z vizijo

Minister za promet dr. Patrick Vlačič je uvodoma povedal, da je slovenska politika

prvič v zgodovini začutila potrebo, da pripravi konferenco o logistiki, morda edini dejavnosti, ki je strateška prednost slovenskega gospodarstva. »Cestni nacionalni program smo izpolnili stoo odstotno, železniškega le 30-odstotno. Z navzkrižnim financiranjem iz cestnih taks v železniško infrastrukturo smo naredili nekaj podobnega kot Švica in zagotovili stalen dotok sredstev za železniško omrežje. Koprsko pristanišče brez sodobne železniške infrastrukture ne bo moglo razviti svojih potencialov,« je dejal dr. Vlačič.

Hartmut Mehdorn je povedal, da poskuša delovati zunaj ustaljenih vzorcev in poudaril, da je treba rešitve za izzive prihodnosti iskati na inovativen način. »Brez novih logističnih storitev, znanja, kupcev in rešitev njihovih težav bo težko obstati na trgu. Trg potrebuje integrirane logistične storitve,« je poudaril Mehdorn. Vizijo logističnega holdinga je strnil v šest točk, in sicer ustvariti:

- podjetje, ki bo usmerjeno h kupcem (strankam),
- podjetje, ki bo močen igralec v evropskem okolju,

- podjetje, ki bo sposobno preživeti in razvijati se,
- podjetje, ki bo zanimivo za strateške partnerje,
- podjetje, ki bo povezovalo slovensko logistično znanje in izkušnje ter
- podjetje, ki bo ohranjalo delovna mesta v panogi,

Mehdorn je ocenil, da bi vsa tri podjetja izgubila polovico tržnega deleža, saj bi nepovezana izgubila tekmo s konkurenco. Stroški prestrukturiranja SŽ bi znašali vsaj 250 milijonov evrov, poleg tega bi morali zanje vsako leto nameniti še 15 milijonov evrov državnih subvencij. »Intereuropa potrebuje 60 milijonov evrov, od tega 30 milijonov za zagotavljanje likvidnosti in 30 milijonov dodatnega kapitala ter 130 milijonov evrov kapitala za preprečitev prezadolženosti SŽ,« je povedal Mehdorn.

Lani so vse tri družbe skupaj dosegle slabih 600 milijonov evrov prihodkov in ustvarile 151 milijonov evrov izgube. Dolgovi vseh treh družb skupaj so presegli 800 milijonov evrov. Skupaj imajo vse tri družbe 9.497 za-



Foto: Antonio Živkovič

poslenih. Če bi se podjetja povezala, bi v kratkem času ustvarila do 20 milijonov evrov več sinergijskih učinkov, čez nekaj let bi ti znašali že 40 milijonov evrov. Hkrati bi z racionalizacijo privarčevali za približno 50 milijonov evrov naložb.

Slovenske železnice v luči holdinga

Stanje Slovenskih železnic je po besedah nekaterih razpravljalcev vzrok, zaradi katerega so pobudniki holdinga začeli razmišljati o oblikovanju SLH. Predsednik vlade **Borut Pahor** in Hartmut Mehdorn sta zatrjela, da to nikakor ni namen, da bi na takšen način reševali SŽ in da je zamisel o holdingu nastala, ker so snovalci gledali širše, na celotno logistično dejavnost, in jo umestili v evropski prostor, je zatrjil premier Pahor. Ker imajo vsa podjetja dolgove, strokovnjaki menijo, da je nepredstavljivo, da bi s seštevanjem treh minusov dobili plus. Za večjo uspešnost slovenske logistike so sicer nujne funkcionalne povezave in sodelovanje, ki pa niso nujno tudi kapitalske.

Predsednik nadzornega sveta železnic **mag. Igor Zajec** je povedal, da je država v preteklosti premalo vlagala v železnice in da SŽ imajo dolgove, ki izvirajo celo iz obdobja Jugoslavije. Generalni direktor SŽ **Goran Brankovič** je poudaril, da holding ni bil nikoli zami-

šljen zato, da bi z njim reševali Slovenske železnice, in povedal, da SŽ letos poslujejo pozitivno, da se reorganizirajo in izvajajo ukrepe za večjo poslovno uspešnost. Opozoril je na načelo nevtralnosti Luke Koper in neenoten nastop na trgu: »Nevtralnost Luke Koper je na račun SŽ, ki morajo vedno pristajati na nekakšne pogoje. Poleg tega, podjetji drug drugemu zbijata cene,« je še poudaril Brankovič.

Argumenti proti holdingu

Pričakovano so bili proti holdingu predstavniki Luke Koper in Intereurope.

Predsednik nadzornega sveta Luke Koper **Janez Požar** se je odzval na Mehdornove črno-glede napovedi: »Ko so konkurenčne luke lani izgubile tudi do trideset ali štirideset odstotkov kontejnerskega pretovora, ga je Luka Koper le 18 odstotkov, ob letošnjem polletju pa smo ugotovili že 34-odstotno rast pretovora. Konkurenčni smo in Luka Koper kot taka lahko preživi,« je dejal Požar.

Predsednik uprave Luke Koper **Gregor Veselko** je opozoril, da nihče ni vprašal kupcev, kaj si želijo. Ti bodo holdingu nasprotovali, ker onemogoča konkurenco. »Luka je uspešna, ker je odprta za vse ladjarje in vse železniške prevoznike,« je še dodal Veselko.

Državni sekretar na ministruvstvu za promet **dr. Igor Jako-**

min je opozoril, da bo morala Luka Koper, če bo holding zaživel, razdreti koncesijsko pogodbo z državo, saj bo nastal povsem nov pravni subjekt, in da bo holding uničil špediterje, opozoril pa je tudi na problem investiranja v infrastrukturo. »Država naj bi v holdingu namreč ohranila 51-odstotni lastniški delež, za preostali delež pa naj bi našli strateškega partnerja ali finančne investitorje. Bo torej država plačevala infrastrukturo, ki bo skoraj polovično v zasebni lasti,« se je spraševal Jakomin. Opozoril je na primer, ko so Nemške železnice skušale kupiti luko Hamburg, in so zato ladjarji zagrozili, da bodo tovor preusmerili v druge luke, ter na evropsko zakonodajo o varovanju konkurence.

Premalo poudarka na priložnostih in prednostih

Po predstavitvi smo ugotavljali, da je bila predstavitev argumentov za holding enostranska in se je osredotočila zgolj na nevarnosti in slabosti, manj pa na konkretne prednosti in priložnosti. Slednjih skorajda ni bilo zaznati, razen v splošnih izjavah. Povabljeni tuji strokovnjaki so bili do predloga nevtralnini in ga niso ne zagovarjali niti niso bili proti. Povedali so, v katero smer se razvija sodelovanje v logistiki, kakšne so potrebe trga in kako uspešno povezovati podjetja. Opozorili

so na nekatera odprta vprašanja glede prestrukturiranja podjetij in posebej na vprašanja pravne narave, ki zadevajo predlog za oblikovanje SLH. Odziv slovenske stroke je bil zadržan ali pa celo negativen in je bil v prid nasprotnikom holdinga. Strokovnjaki z različnih področij so poudarili, da je predlog premalo dodelan in ne vsebuje podatkov, na podlagi katerih bi se bilo mogoče odločiti, ali je ustanovitev logističnega holdinga smiselna.

Ne nazadnje, lahko se vprašamo, kaj bi logistični holding, ki bi ga obvladovala država, naredil za davkoplačevalce. Prebivalci potrebujejo predvsem boljše in dostopne prevozne storitve, večjo varnost v prometu, večjo kakovost življenja, čisto okolje in stabilno gospodarsko okolje. Veliko težav bi rešila preusmeritev tovora na železnico, toda zato je treba najprej obnoviti in posodobiti železniško infrastrukturo. Mehdorn je jasno povedal, da bi denar za gradnjo železniške in pristaniške infrastrukture morala zagotoviti država.

Odločal bo parlament

Kljub temu, da predlog ni bil sprejet z odobravanjem, so pobudniki mnenja, da je ustanovitev SLH mogoča in da bo holding zelo uspešen. Slovenska strokovna javnost je podala številne tehtne pomisleke in vprašanja, na katero bi bilo treba zadovoljivo odgovoriti. Vsa tri podjetja so že na trgu in se zavedajo, kaj lahko storijo posamezno in kaj bi lahko storila skupaj. Razvoj in morebitno povezovanje bi moral usmerjati skupni gospodarski interes podjetij, zaposlenih, davkoplačevalcev in državljanov Slovenije, verodostojen poslovni model ter svobodna podjetniška pobuda. Preden bo vlada sprejemala odločitev o SLH, kar naj bi se zgodilo še letos, se bodo strokovnjaki še enkrat sestali in preverili, ali projekt uživa dovolj podpore med prihodnjimi nosilci SLH.



Poslovanje Slovenskih železnic

Uspešno v prvih sedmih mesecih

Slovenske železnice so od januarja do julija letos dosegle boljše rezultate kot v istem lanskem obdobju in hkrati presegle načrte.

Dosegle so čisti poslovni izid v višini -9,4 milijona evrov, poslovni izid iz poslovanja pa je dosegel -3,2 milijona evrov. Čista izguba iz poslovanja je od načrtovane nižja za 10 milijonov evrov. Doseženi poslovni izid iz poslovanja je od načrtovanega za obdobje od januarja do julija letos boljši za 23,5 milijona evrov. Ugodni rezultati so posledica izvajanja ukrepov družbe za izboljšanje poslovanja ter večjih prihodkov tovarnega prometa in infrastrukture.

Delež stroškov dela v poslovnih prihodkih se je znižal za 9,4 odstotne točke in je dosegel 54 odstotkov, dodana vrednost na zaposlenega pa se je v primerjavi z lanskim letom povečala za dobrih 20 odstotkov in na letni ravni znaša 27.567 evrov. Slovenske železnice pozitivno poslujejo od maja in so v prvih sedmih mesecih ustvarile 195 milijonov evrov prihodka.

Poslovodstvo družbe v dogovoru s socialnimi partnerji letos izvaja obsežen program kadrovske sanacije, v okviru katerega je predvideno zmanjšanje števila zaposlenih leta 2010 za 754. Po predvidevanjih bo na koncu leta 2010 v družbi

zaposlenih 6.974 delavcev. Število zaposlenih se bo zmanjšalo z upokojevanjem, prehodom delavcev v odvisne družbe in z izvedbo programa reševanja presežnih delavcev. Program reševanja presežnih delavcev vsebuje čakanje na upokojitve na zavodu za zaposlovanje, in sicer z odkupom pokojninske dobe ali brez njega, upokojevanje z dokupom pokojninske dobe ali brez njega ter prostovoljno prekinitev delovnega razmerja.

Za izvedbo programa presežnih delavcev bodo Slovenske železnice v skladu z dogovorom s socialnimi partnerji zagotovile finančna sredstva v višini

šest milijonov evrov. Ob intenzivnem socialnem dialogu in ob zavedanju resnosti razmer bo program zahteval za 3,8 milijona evrov manj sredstev od tistih, ki bi jih bilo treba zagotoviti v primeru, da bi se delavcem, vključenim v program, izplačale odškodnine v skladu z Zakonom o delovnih razmerjih. Če bi delavci, vključeni v program, delali do upokojitve, pa bi strošek dela znašal kar 21,9 milijona evrov. Uspešnost izvedenih ukrepov kadrovske sanacije dokazuje tudi strmo naraščanje dodane vrednosti na zaposlenega.

Marko Tancar

Poleg Slovenije na sodišče še dvanajst držav članic EU

Evropska komisija sprožila postopek proti Sloveniji

Evropska komisija je junija letos sprejela odločitev, da proti Avstriji, Češki, Nemčiji, Grčiji, Franciji, Madžarski, Irski, Italiji, Luksemburgu, Poljski, Portugalski, Španiji in Sloveniji sproži postopek pred Sodiščem Evropske unije. Omenjene države svojih zakonodaj tudi po drugem opominu oktobra lani niso v celoti prilagodile direktivama prvega železniškega paketa. Z Ministrstva za promet so sporočili, da bo nova zakonodaja, ki je pripravljena za obravnavo na vladi, odpravila vsa neskladja in ugodila zahtevam Komisije.

Po mnenju Komisije so zaradi neizvajanja ukrepov liberalizacije železniškega prometa prikrajšani tako prevozniki, ki

nimajo možnosti opravljanja storitev v drugih državah članicah, kot uporabniki, ki imajo manjšo izbiro konkurenčnih železniških storitev. Minister za promet dr. Patrick Vlačič je takšno odločitev Komisije takrat označil za pričakovano in zagotovil, da se to področje pospešeno ureja. Znano je, da bo ministrstvo železniški sektor v Sloveniji preoblikovalo z dvema zakonoma, in sicer z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu in z Zakonom o družbi Slovenske železnice. Oba sta že prešla medresorsko usklajevanje in sta pripravljena za obravnavo na vladi.

Določbe prvega železniškega paketa so sicer usmerjene zlasti v zagotavljanje neodvi-

snosti upravljalca infrastrukture od prevoznika v železniškem prometu, nediskriminacijsko zaračunavanje uporabnin za dostop do železniške infrastrukture in vzpostavitev neodvisnega regulatornega organa za odpravljanje ovir za konkurenco. Na ministrstvu za promet so pojasnili, da je Slovenija nediskriminacijo na področju uporabnin zakonsko že uredila, dokončno pa bo to področje urejeno, ko bo pod okrilje Javne agencije za železniški promet z novima zakonoma prenesla še izdelavo voznega reda, ki je trenutno v pristojnosti Slovenskih železnic. Nova zakona bosta uredila tudi razmerja, ki bodo zagotovila neodvisnost upravljalca infrastrukture od prevoznika, ter v Agencijo za

pošto in elektronske komunikacije RS (APEK) vključila sektor, ki je pristojen za izvajanje nalog regulatornega organa in je trenutno del prometnega ministrstva.

Stare države članice EU bi morale omenjeni paket ukrepov v zakonodajo vključiti že marca 2003, nove članice, ki so v skupnost vstopile po tem datumu, med njimi tudi Slovenija, pa do datuma vstopa v EU. Čeprav je Komisija že napovedala tožbo proti trinajstim članicam, pa ne izključuje možnosti, da bi se število toženih držav na koncu povečalo. Oktobra lani je negativno mnenje Komisije namreč prejelo kar 21 od 27 držav članic.

Luka Pataky

EU bo sofinancirala obnovo in posodobitev koprške proge

Za obnovo in posodobitev železniške proge Divača–Koper bo Slovenija prejela 68 milijonov evrov iz evropskih kohezijskih sredstev. Projekt je vreden 130 milijonov evrov. Na področju železniške infrastrukture ima Slovenija na razpolago 3,2 milijarde evrov. Po posodobitvi bo na koprski progi lahko vozilo približno 82 vlakov na dan.

Trenutno poteka obnova železniške postaje Hrpelje-Kozina in tovarne postaje Koper. Dela bodo predvidoma končali do leta 2012. Do konca leta 2013 pa bodo obnovili divaško železniško postajo in elektronapajalne postaje. Predvidena je tudi zgraditev podhodov za pešce, cestnih nadvozov in lokalnih povezovalnih cest. Posodobitev koprške proge bo omogočila prevoz 14 milijonov ton tovora na leto namesto sedanjih devet milijonov ton. Koprška proga je del šestega prednostnega projekta v okviru vse-evropskega prometnega omrežja TEN-T, železniške osi Lyon-Trst-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budimpešta-meja z Ukrajino.

Za vlaganja v infrastrukturo letos 171,5 milijona evrov

Vlada Republike Slovenije je drugega septembra sprejela načrt vlaganja in vzdrževanja javne železniške infrastrukture (JŽI) za leto 2010. Za vlaganja v JŽI so predvidena proračunska sredstva v višini 136,3 milijona evrov in sredstva Evropske unije v višini 35,2 milijona evrov. Za javno službo v železniškem prometu sta v letni načrt vključena vzdrževanje javne železniške infrastrukture ter vzdrževanje potniških postaj in postajališč, ki se financirata iz državnega proračuna in uporabnine za uporabo JŽI. Letos je za financiranje predvidenih 66,9 milijona evrov, od tega iz proračuna 57,1 milijona evrov, s sredstvi iz uporabnine pa 9,8 milijona evrov.

Slovenske železnice sklenile sporazum s Kinološko zvezo Slovenije

Generalni direktor Slovenskih železnic, **Goran Brankovič**, in predsednik Kinološke zveze Slovenije, **mag. Blaž Kavčič**, sta



Mag. Blaž Kavčič in Goran Brankovič ob podpisu sporazuma

prvega septembra podpisala sporazum o sodelovanju. Sporazum določa sodelovanje pri razvoju javnega potniškega prometa in železniškega prometa, skupno promoviranje dejavnosti SŽ in KZS ter partnersko delovanje ob različnih priložnostih. Prvi preskus sodelovanja je bila že priprava in izvedba Evropske razstave psov, ki je bila med 30. septembrom in 3. oktobrom v Celju. Na tej odmevni prireditvi so Slovenske železnice prevzele vlogo uradnega prevoznika.

Odpri dispečerski center v Mariboru

Sedemnajstega septembra so v Mariboru odprli Center za daljinsko in avtomatsko vodenje prometa na progi Pragersko–Hodoš. Iz centra bodo krmilili tudi sistem za obveščanje potnikov,



Foto: Miško Kranjec

video- in alarmni sistem ter druge sisteme za učinkovito vodenje železniškega prometa. Center ima najsodobnejšo opremo, ki je v skladu z evropskimi standardi za zagotavljanje varnosti in zanesljivosti železniškega prometa.

Z vlakom med evropskim tednom mobilnosti

Med 16. in 22. septembrom je v številnih slovenskih krajih potekal evropski teden mobilnosti. Gre za evropsko pobudo za trajnostno mobilnost, s katero mesta spodbujajo prebivalce, da uporabljajo do okolja prijaznejša prevozna sredstva. Slogan letošnjega evropskega tedna mobilnosti je bil Potuj pametneje, živi bolje. Letos je evropski teden mobilnosti je potekal v 31 občinah, kar je bilo rekordno število sodelujočih v Sloveniji. Evropski pobudi so se pridružile tudi Slovenske železnice.

Na evropski dan brez avtomobila – 22. september – so vsi potniki Slovenskih železnic lahko v 1. ali 2. razredu vseh vrst vlakov po Sloveniji, tudi na vlakih ICS, potovali s 50-odstotnim popustom. Otroci, stari do 12 let, pa so se na ta dan v spremstvu staršev ali starih staršev lahko vozili brezplačno.

Slovenske železnice in Ministrstvo za okolje in prostor sta pripravila nagradno anketo, ki učence spodbuja k premisleku o dejavnem preživljanju časa brez avtomobila. Učenci in učitelji lahko izpolnijo anketo, ki sta objavljeni na spletni strani Ministrstva za

okolje in prostor. Vsi sodelujoči razredi bodo prejeli kar 75-odstotni popust za potovanje z vlakom Slovenskih železnic na kateri koli relaciji v notranjem prometu. Dvanajst izžrebanih razredov pa bo lahko potovalo na kateri koli relaciji po Sloveniji za le en evro.

Dvaindvajsetega septembra so Slovenske železnice svojo ponudbo v potniškem prometu predstavile na stojnicah v Ljubljani, na Stritarjevi ulici, ter v Mariboru, na Trgu svobode. Prvih sto obiskovalcev je čakalo presenečenje.

V sodelovanju z Mestno občino Maribor je 20. septembra na relaciji Maribor-Ruše in nazaj vozil posebni vlak. Iz Maribora je odpeljal ob 10. uri, iz Ruš pa se je vračal ob 17. uri. Brezplačne vozovnice so bile na voljo pri stojnici Zveze prijateljev mladine na Trgu svobode ter na Radiu City.

Vožnja posebnega vlaka je bila organizirana tudi v sodelovanju z občino Murska Sobota. Vlak je 19. septembra vozil med Mursko Soboto in Petrovci.

Obisk turističnih novinark iz Indije

V začetku septembra se je na tridnevem obisku v Sloveniji mudila skupina turističnih novinark iz Indije. Obisk je organizirala družba Eurail, s katero sodelujemo pri ponudbah InterRail in Eurail. Novinarke so si poleg Ljubljane ogledale tudi Bled, Postojnsko jamo in Predjamski grad. Na Bled in v Postojno so potovale z vlakom, na poti pa so jih spremljali sodelavci iz potniškega prometa.

Obisk je bil pomemben tako za promocijo slovenskega turizma kot za potniški promet na Slovenskih železnicah. Novinarke so bile navdušene nad slovensko turistično ponudbo in nad storitvami Slovenskih železnic. Število potnikov iz Indije, ki potujejo z vozovnicami Eurail, vsako leto narašča.

Potniki navdušeni nad knjigami na vlaku

Da je knjiga naš idealni spremljevalec na vsakdanji poti do službe ali šole ali na spoznavanju novih tujih dežel, dokazuje bibliovlak, ki vozi med Mariborom in Koprno. Odziv potnikov na knjige na vlaku je zelo pozitiven. Do zdaj smo v sodelovanju z Mestno knjižnico Ljubljana na bibliovlak dali več kakor dvesto knjig z različno vsebino, prav tolikšno število knjig pa še čaka na svoje mesto na njem. Po dosedanjih izkušnjah številni potniki po potovanju knjigo vzamejo s sabo, velika večina pa jo pozneje tudi vrne in tako omogoči branje še drugim potnikom.



Literarni natečaj o potovanjih z vlakom

Prvega septembra se je začel literarni natečaj za srednješolce, na katerem bodo najboljša dela nagrajena. Trem razredom, ki bodo poslali najizvirnejša literarna dela, bodo Slovenske železnice podelile železniške vozovnice za skupinsko potovanje po Sloveniji. Sedem razredov pa bo prejelo 75-odstotni popust za skupinsko potovanje z vlakom na izbrani relaciji po Sloveniji.

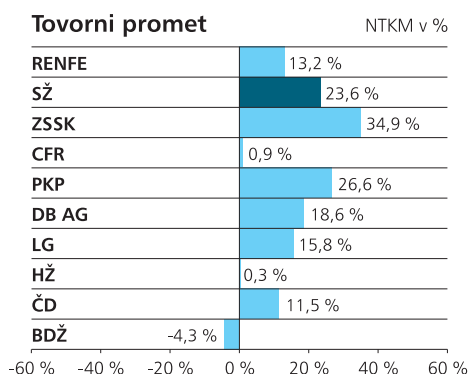
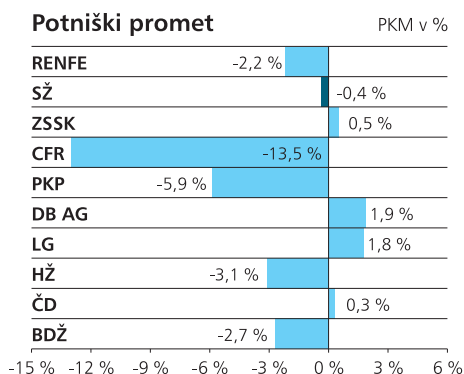
Natečaj, ki ga razpisujejo Slovenske železnice v sodelovanju z Mestno knjižnico Ljubljana, bo trajal do 10. februarja 2011. Na njem lahko sodelujejo dijaki slovenskih srednjih šol, vpisani v šolskem letu 2010/2011. Sodelujejo lahko skupinsko, kot šolski oddelek oziroma razred. Literarni žanr prijavljenega dela je lahko poljuben (poezija, kratka zgodba, filmski scenarij ...). Prijavljena besedila bo ocenjevala žirija Mestne knjižnice Ljubljana, razglasitev in podelitev nagrad pa bo predvidoma aprila 2011.



Foto: Stojan Lunder

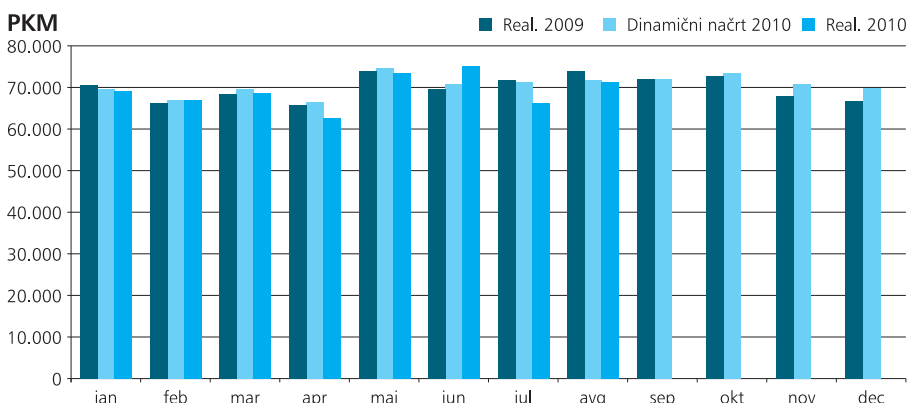
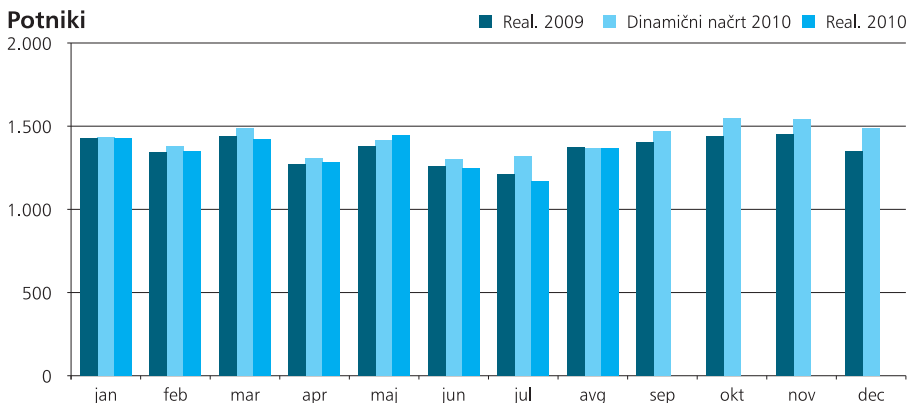
Obseg dela evropskih železnic

Januar–julij 2010/2009



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Potniški promet Slovenskih železnic

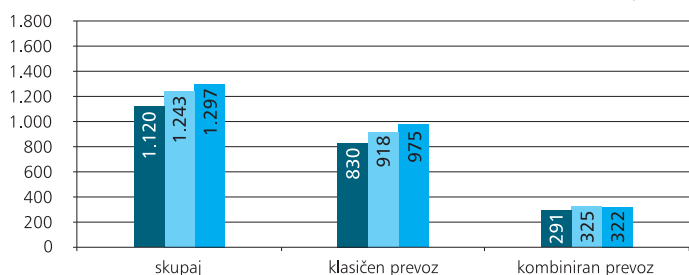


2010 – ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

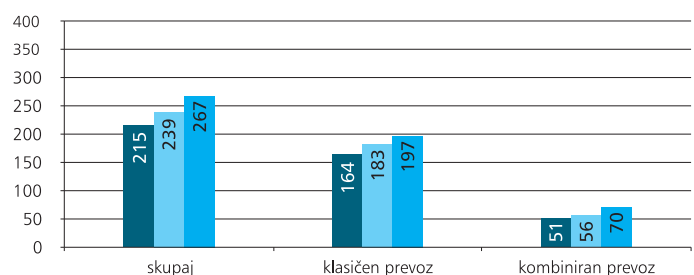
Prepeljano blago

v 000 ton



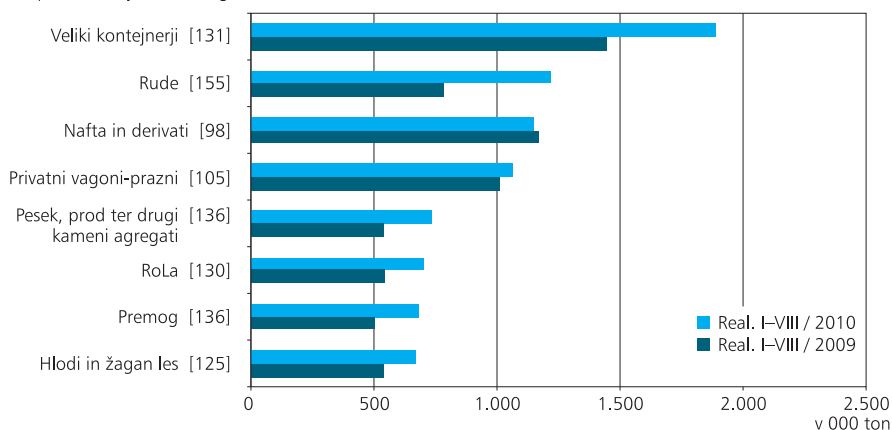
Opravljenno delo

v mio NTKM



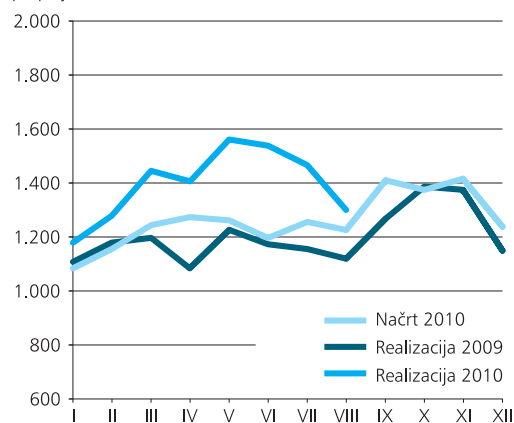
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Preobremenjenost in stres na delovnem mestu

Promocija zdravja za zmanjševanje absentizma

Problem anksioznosti je prav gotovo točka, na kateri se stekajo najrazličnejša in najpomembnejša vprašanja. To je uganka, katere rešitev bi morala bogato osvetliti celotno človekovo duševno življenje.

Sigmund Freud

Zaradi čedalje hušjih posledic stresa v vsakdanjem življenju, bo v prihodnje ena izmed ključnih nalog vodij na različnih nivojih v podjetju sposobnost prepoznavanja, obvladovanja in zmanjševanja doživetij preobremenjenosti in njegovih posledic. Prav tako pa bo njihova ključna vloga tudi odkrivati načine, ki bodo njim samim in njihovim podrejenim v pomoč, da se bodo naučili obvladovati stres. To bo v prihodnje namreč sestavni del osebne in organizacijske strategije preživetja, ne samo posameznika, temveč tudi podjetja.

V okviru promocije zdravja smo na Slovenskih železnicah julija in avgusta štirje promotorji zdravja ugotavljali vzroke, ki za vodje predstavljajo največji vir stresa. Nadalje smo ugotavljali, kako znajo prepoznati obremenilne situacije, ki vplivajo na njihovo delo in kako se z doživetji preobremenjenosti (stresom) soočajo oziroma, kako ga zmanjšujejo pri sebi in v delovnem okolju. Ugotavljali smo, katere spretnosti in kakšno znanje bi vodje še potrebovali za učinkovitejše zmanjševanje stresa in posledično tudi za zmanjševanje absentizma zaradi posledic stresa.

To je bil eden od ciljev projekta, ki ga delno sofinancira Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije.

Drug cilj projekta je bil, da na podlagi ugotovitev analize raziskave pripravimo **izobraževalni program**. S tem želimo vodje in druge zaposlene osveščati in motivirati k bolj zdravemu delovnemu in življenjskemu slogu, posledično k zmanjševanju zlorabe psihoaktivnih substanc in k zmanjševanju absentizma zaradi doživetij preobremenjenosti oziroma stresa. Z raziskavo smo želeli pridobiti tudi informacije, kako bi lahko bila kadrovska služba s strokovnimi delavci v podporo vodjem pri njihovem prizadevanju za zmanjševanje doživetij preobremenjenosti in absentizma.

Analiza raziskave

V raziskavi je sodelovalo trinajstdeset vodij, od tega 21 žensk in 42 moških, v starosti med trideset in šestdeset let. Povprečna starost vprašanih je bila dobrih sedeminštirideset let. Na vprašanje, ali imajo vodje dovolj znanja o prepoznavanju, obvladovanju in zmanjševanju stresa na delovnem mestu in v osebni življenju, jih je ena tretjina odgovorila

pritrnilno, dve tretjini pa jih je povedalo, da imajo na tem področju premalo znanja. Podatek o tem, da ima ena tretjina vodij dovolj znanja na tem področju, je spodbuden. Delavci se namreč zaradi težav, s katerimi se pri svojem delu srečujejo, tudi sami izobražujejo in prebirajo strokovno literaturo, s tem pa pridobivajo dodatno potrebno znanje. Da pa jih je večina izrazila željo po dodatnem znanju s tega področja, je razveseljivo, saj pomeni, da se zavedajo posledic stresa in pomembnosti obvladovanja le tega, kar prispeva k boljšemu zdravju in boljšim odnosom na delovnem mestu.

Na vprašanje, ali vodje opazajo, da bi njihovi podrejeni zaradi doživetij preobremenjenosti zlorabljali psihoaktivne substance, jih je dobra polovica odgovorila pritrnilno. Skoraj dve tretjini podrejenih pa se po opazanjih vodij zateka tudi v absentizmu.

Premajhna skrb za zdravje

Skrb zbujujoč pa je podatek, da ena tretjina vodij ne naredi nič ali skoraj nič za zdravje na delovnem mestu. Povedali so, da za zdravje skrbijo samo doma. Drugi dve tretjini pa sta na delovnem mestu bolj pozorni na svoje zdravje. Uživata zdravo prehrano na delovnem mestu (topli obrok, sadje, dovolj tekočine – ne alkohola!). Nekateri med njimi poskrbijo za redno gibanje, vsaj »sprehod« po stopnicah, namesto da bi uporabili dvigalo. Nekateri na poti v službo ali domov izsto-

pijo eno ali dve postaji prej in ostali del poti prehodijo peš ali se vsaj občasno peljejo s kolesom, namesto z avtomobilom.

Glede podpore kadrovske službe vodjem je presenetljiv podatek, da je več kot polovica vodij izrazila željo po več izobraževanjih, s katerimi bi si pridobili dodatno znanje, kot na primer reševanje konfliktov na delovnem mestu ipd. Nekateri so izrazili željo in potrebo po vključitvi strokovnega delavca (razgovor) pri obravnavi težjih primerov oziroma pri reševanju konkretne problematike. Nekateri so pohvalili dobro skupno sodelovanje, katerega si želijo še naprej.

Morda se bo kdo vprašal, zakaj smo ugotavljali ravno dejavnike stresa na delovnem mestu in zakaj sploh govoriti o stresu?! Povemo lahko, da je skrb zbujujoč podatek, o katerem smo sicer že pisali, in sicer da je med 70 in 80 odstotki vseh boleznih povezanih s stresom! Da je stres drugi najpomembnejši zdravstveni problem v Evropi in da pomeni med 50 in 60 odstotki vseh izgub delovnih dni. Vedno znova je treba imeti pred očmi, da stres ne zadeva samo delavca, temveč zadeva tudi delodajalca in celotno družbo.

Razpetost današnjega človeka med družino in poklicno kariero je zelo stresna. Stalna izpostavljenost hitremu tempu dela in kratkim časovnim rokom za izvedbo nalog povečuje zdravstvene težave delavcev še za enkrat več. Tudi raziskava je pokazala, da je časovni pritisk in hiter tempo dela kar pri



Foto: SXC.hu

44 odstotkih vprašanih eden izmed glavnih vzrokov stresa. Za 58 odstotkov vprašanih pa pomeni stres slaba organizacija dela, pomanjkanje informacij, nepoznavanje svoje vloge in odgovornosti na delovnem mestu. Nadaljnji dejavniki stresa, ki jih navajajo vodje, so: napeti odnosi s sodelavci, nejasne delovne zahteve nadrejenih, nalaganje nepotrebnih opravil s strani nadrejenih ter občutek, da so njihove sposobnosti premalo upoštevane. Navedbe nas navajajo na spoznanje, da je nujno in smiselno dobro poznavanje dejavnikov stresa v delovnem okolju. Če dejavnike stresa dobro poznamo in jih znamo prepoznavati, s tem dvigujemo ozaveščenost o stresu in lažje omilimo posledice doživetij preobremenjenosti. Če je bila učinkovitost delavca nekoč odvisna predvsem od njegovih fizičnih zmožnosti, postaja danes čedalje bolj odvisna od njegove stresne odpornosti.

Obvladovanje stresa postaja strategija preživetja

Stres je sicer normalen sestavni del življenja in je do neke mere celo koristen, saj omogoča človeku prilagajanje na spremembe okolja in ga motivira k ustvarjalnosti in dejavnosti za reševanje izzivov, ki jih življenje prinaša. Problem pa nastane, ko je teh izzivov preveč in se poruši ravnovesje med posameznikovim dojemanjem zahtev in njegovim občutkom

sposobnosti za reševanje problemov. Človekov organizem že evolucijsko odreagira na ogroženost s stresno reakcijo »boj ali pobeg«. To mu je tudi omogočilo preživetje. Danes pa večina stresnih situacij izvira predvsem iz medsebojnih odnosov, kar povzroča težave in napetosti. Človeški organizem v takšnem stresnem odzivu odreagira z izločanjem hormonov, ki so mu nekoč omogočili preživetje, danes pa takšen vedenjski odziv ni več ustrezen. Na psihosocialne spremembe okolja se lahko učinkovito prilagodimo le z ustreznim vedenjskim odzivom. Nakopičeno energijo organizma (zaradi stresne reakcije organizma) pa moramo sprostiti na drugačen način, na primer z ustrežno fizično dejavnostjo in ustrežno zdravo prehrano, sicer ostajajo v telesu strupi, ki dolgoročno posledično vplivajo na razvoj različnih bolezni, zlasti boleni srca in ožilja, bolečin v predelu vratu in hrbtenice, oslabitve imunskega sistema, sladkorne bolezni itd., če naštejemo le nekatere.

Zanimiv je podatek raziskave, da je kar četrtini vodij glavni vir stresa delo z ljudmi. Ob tem podatku bi kazalo raziskati, ali so vodje na tej ravni dovolj usposobljeni za svojo vlogo vodje, oziroma ali se v vlogi vodje srečujejo z novimi, zanje neznanimi situacijami in težavami, ki jim niso kos in v katerih bi potrebovali podporo in novo znanje za obvlado-

vanje in učinkovito reševanje stresnih situacij, ki izhajajo iz medsebojnih odnosov. Tudi za Hansa Selyeja, ki je v medicini (1936) prvi uporabil izraz stres in je tako postal »oče stresnega prilagoditvenega sindroma«, je bilo pomembno spoznanje, da je učenje iz medsebojnih odnosov eden izmed najbolj stresnih področij v življenju.

Stresa ne doživljamo vsi enako

Stres in dejavniki stresa niso za vse ljudi enako težki ali enako rešljivi. Doživljanje stresa je odvisno od posameznikove osebnosti, njegovih življenjskih izkušenj, energetske opremljenosti, različnih okoliščin in okolja, v katerem človek živi. Pomembna je življenjska naravnost, predvsem pa kakovost socialne mreže odnosov. Ali kakor pravi Erik Bern, je posameznikovo doživljanje in zaznavanje odvisno predvsem od njegovega referenčnega okvirja. Referenčni okvir pa ni nekaj dokončnega, nespremenljivega, kar pomeni, da lahko človek sam vpliva na doživljanje stresorjev, na svojo (pre)občutljivost, in si lahko dviguje prag tolerance in prag doživljanja preobremenjenosti. To torej pomeni, da lahko posameznik z delom na sebi krepí svojo osebnost in zmožnost večjega prilagajanja na stresne izzive okolja in težave, ki mu jih prinaša delovno in domače okolje.

Človek sam je tisti, ki pripisuje pomen in pomembnost nekemu ogrožajočemu dejavniku iz okolja, na podlagi katerega se odziva njegov organizem s stresno reakcijo. Če nekemu stresnemu dejavniku pripiše drugačen pomen in pomembnost, s tem lahko zmanjša doživetje preobremenjenosti. *Pred stresom se lahko najbolj učinkovito zavarujemo, če se ozremo vase.* Kajti pot iz stresa vodi vedno prek nas samih, kakor je zapisala Zlata Rakovec-Felser. Takrat se lahko zares srečamo sami s sabo.

Rešitve za obvladovanje stresa je smiselno iskati pri sebi

Iskanje rešitev za zmanjšanje doživetij preobremenjenosti je torej odvisno predvsem od nas samih, od naše osveščenosti. Če bomo sposobni prepoznati dejavnike stresa, če bomo znali ubesediti stresno stanje, sprotno reševati stiske, težave in konflikte ter negovati medsebojne odnose, bo naša stresna odpornost večja. S tem pa bomo lažje ustvarjali pozitivno klimo v podjetju in utrjevali večjo pripadnost podjetju. Prav tako bomo v podporo in pomoč sodelavcem, saj bomo prispevali k bolj zdravi klimi v podjetju, k večji učinkovitosti in bolj zdravemu življenju. V osebni pozitivni naravnosti bo tudi doživljanje preobremenjenosti v delovnem okolju manjše in naše delo bolj učinkovito.

Sklep

Za končni cilj projekta smo si v kadrih zadali nalogo, da na podlagi poglobljene analize raziskave o stresu na delovnem mestu pripravimo izobraževalni program, ki je namenjen vodjem in strokovnim delavcem o prepoznavanju, zmanjševanju in obvladovanju doživetij preobremenjenosti ali stresa na delovnem mestu, s čimer bi pripomogli k boljšemu zdravju zaposlenih in s tem k zmanjšanju absentizma. Z izobraževanjem smo začeli v sredini septembra in ga bomo sklenili konec oktobra.

V kadrih pripravljamo še druga izobraževanja, ki bodo vodjem in drugim strokovnim delavcem lahko v oporo pri njihovem delu. Prav tako je na voljo strokovni tim – promotorjev zdravja, na katerega se lahko vodje in strokovni delavci obrnejo po pomoč ali nasvet pri reševanju posameznih strokovnih vprašanj ali težav.

Sposobnosti zaposlenih zagotavljajo konkurenčnost

Model stopenj razvoja sposobnosti upravljanja človeških virov (P-CMM)

Z uporabo modela P-CMM podjetja lahko ocenijo stopnjo zrelosti procesov upravljanja človeških virov, postavijo prioritete za izboljšave, združijo razvoj svojih zaposlenih z razvojem poslovnih procesov v podjetju ter vzpostavijo kulturo odličnosti.

Na Slovenskih železnicah se izvaja projekt uvajanja informacijske varnostne politike. Za meritev kakovosti in učinkovitosti se v okviru projekta uporablja integrirani model stopenj razvoja zrelosti procesov (CMMI). Doseči želimo najmanj tretjo stopnjo po CMMI, torej standardizirani proces, in napredovati na kvantitativno upravljani proces (4. stopnja) in nato na optimizirani proces 5. stopnja). Optimiziranje poslovnih procesov na SZ po modelu CMMI je bilo predstavljeno v Novi progi, maj 2010, na straneh 10 in 11. V tem članku pa je predstavljen model stopenj razvoja sposobnosti upravljanja človeških virov (People CMM ali P-CMM), ki je del modela CMMI.

Za dvig na tretjo raven kakovosti po CMMI, standardizirani proces, je torej treba na SZ prej doseči tretjo raven sposobnosti upravljanja človeških virov (P-CMM = 3). To v praksi pomeni ustrezen razvoj kompetenc posameznikov in delovnih skupin na vseh hierarhičnih ravneh ter uskladitev njihovih kompetenc s poslovno strategijo podjetja.

Kaj so kompetence?

Kompetence v poslovnem okolju razumemo kot zmožnost organizacije, da nekaj proizvede, da se nečesa nauči ali se na primer nečemu prilagodi. Na ravni posameznika so kompetence ključne značilnosti in vedenja zaposlenih, ki so podlaga za učinkovito delovanje v določeni organizaciji ali službi.

Poleg zmogljivosti (sposobnosti, spretnosti in znanj) zajema pojem kompetenc tudi motiviranost za neko nalogo, osebni slog in relacijo do koncepta samega sebe. Kompetence lahko smatramo kot sposobnosti in zmožnosti, ki so potrebne, da neko uspešno in učinkovito opravi določeno

delo ali vlogo. Pri pojmu kompetence je pomembno predvsem, da se tukaj osredotočamo na vedenje in ne na razlike v sposobnostih in osebnosti posameznika. Tako se pojem kompetence neposredno povezuje z dejavniki učinkovitosti ter uspešnosti pri delu.

Vir: <http://www.biro-praxis.si/?viewPage=20>

Če želimo doseči konkurenčno prednost na trgu, je treba pozornost preusmeriti od učinkovitega izvajanja posameznih delovnih operacij v procesu k zagotavljanju kompetenc osebja.

Temeljna načela

Temeljna načela, ki jih vsebuje model P-CMM, so:¹⁾

1. Učinkovitost poslovanja uspešnih podjetij je neposredno odvisna od sposobnosti osebja.
2. Visoka sposobnost osebja zagotavlja konkurenčno prednost podjetja in njegovo premoč na trgu.
3. Sposobnost osebja mora biti v skladu s strateškimi poslovnimi cilji podjetja.
4. Če želimo doseči konkurenčno prednost na trgu, je treba pozornost preusmeriti od učinkovitega izvajanja posameznih delovnih operacij v procesu k zagotavljanju kompetenc osebja.
5. Sposobnost osebja lahko merimo in izboljšamo na več ravneh kakovosti. To velja za posameznike in delovne skupine ter za kompetence zaposlenih in celotno podjetje.
6. Podjetje bi moralo vlagati v izboljšavo tistih kompetenc osebja, ki so kritične za jedrno poslovno kompetentnost podjetja.
7. Vodstvo podjetja je odgovorno za sposobnost (in kompetentnost) zaposlenih.
8. Izboljševanje sposobnosti osebja se lahko izvaja skozi proces, ki je sestavljen iz preizkušenih praks in postopkov.

9. Podjetje je odgovorno za zagotavljanje možnosti za razvoj sposobnosti (in kompetenc) osebja, vsak posameznik pa je odgovoren, da tako pridobljene sposobnosti uporabi pri delu.
10. Ker se v današnjem času tehnologije in organizacijske oblike razvijajo zelo hitro, morajo podjetja neprestano izboljševati delovne prakse in razvijati nove kompetence osebja.

Zrelostne ravni modela

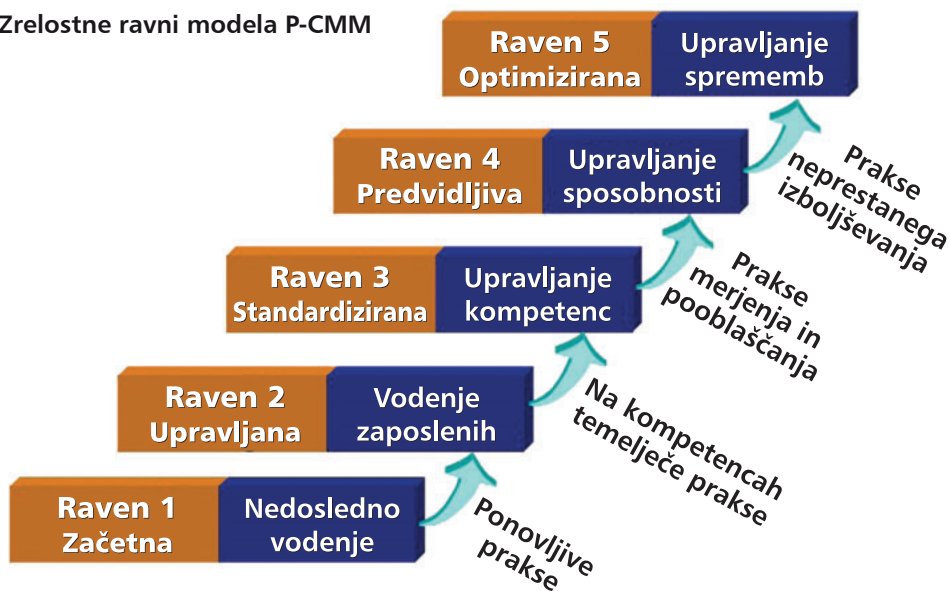
Zrelostne ravni modela P-CMM²⁾ so združljive z modelom CMMI za delovne procese. Značilnosti podjetja na prvi, improvizirani, zrelostni ravni so nestrokovno, neakovostno in neučinkovito opravljanje delovnih nalog in storitev ter pomanjkanje odgovornosti in pripadnosti osebja. Vodenja zaposlenih sploh ni (delo usmerjajo običaji, navade in incidenti) ali pa je nedosledno in protislovno, vse to pa zaposlene sili v improvizacijo. Posledica vsega navedenega so kaotični procesi (CMMI = 1). Ker poslovni procesi in tokovi ključnih in zaupnih podatkov niso dokumentirani na standarden, enostaven in razumljiv način, kot je na tretji stopnji CMMI, ni mogoče ugotoviti, kaj in koliko zaposleni v resnici delajo in kakšno dodano vrednost pri tem ustvarjajo, prav tako pa tudi ni mogoče vzpostaviti in zagotavljati učinkovite informacijske varnosti pri poslovanju podjetja.

Kot je razvidno iz matrike modela P-CMM, postopno dvigovanje dosežene ravni P-CMM v podjetju dosegamo z učinkovitim izvajanjem štirih procesov s področja upravljanja človeških virov: 1. Razvoj individualnih sposobnosti, 2. Izgradnja delovnih skupin in kulture, 3. Motivacija in upravljanje učinkovitosti ter 4. Razvoj kadrov. Za upravljani proces (CMMI = 2) je značilno,

1) Vir: <http://www.sei.cmu.edu/reports/09tr003.pdf>, stran 6, Tabela 1.1. Angleški izraz »capability« je preveden kot »sposobnost«.

2) Vir: <http://www.sei.cmu.edu/reports/09tr003.pdf>, stran 6, Shema 2.1 in <http://www.sei.cmu.edu/cmmi/tools/peoplecmm/index.cfm>.

Zrelostne ravni modela P-CMM



da vodje prevzamejo odgovornost za vodenje in razvoj podrejenih sodelavcev. Pri standardiziranem procesu (CMMI = 3) poteka razvoj kompetenc posameznikov in delovnih skupin v skladu s poslovno strategijo podjetja. Pri kvantitativno upravlja-

nem procesu (CMMI = 4) podjetje razvija kompetence zaposlenih in jih integrira ter kvantitativno upravlja. Pri optimiziranem procesu (CMMI = 5) pa podjetje neprestano izboljšuje sposobnosti posameznikov, delovnih skupin in podjetja.

Z uporabo modela P-CMM se podjetje lahko prične postopoma dvigati na višje ravni kakovosti upravljanja svojih človeških virov in potencialov ter povečuje uspešnost svojega poslovanja, dokler ne prehitijo konkurentov ali pa morda celo doseže prevlado na trgu.

Na koncu ponovno poudarimo, da je učinkovitost poslovanja uspešnega podjetja neposredno odvisna od vseh zaposlenih. Samo sposobno in kompetentno osebje na vseh hierarhičnih ravneh lahko zagotavlja konkurenčno prednost podjetja in njegovo premoč na trgu. Z uporabo modela P-CMM lahko ocenimo stopnjo zrelosti procesov upravljanja človeških virov, postavimo prioritete za aktivnosti izboljšav, integriramo razvoj svojih zaposlenih z razvojem poslovnih procesov v podjetju ter vzpostavimo kulturo odličnosti. Več informacij o modelu P-CMM najdemo v 619-stranski publikaciji v angleškem jeziku na spletni strani <http://www.sei.cmu.edu/reports/09tr003.pdf>.

Viri:

- http://en.wikipedia.org/wiki/People_Capability_Maturity_Model
- <http://www.sei.cmu.edu/reports/09tr003.pdf>
- <http://www.biro-praxis.si/?viewPage=20>

Matrika modela P-CMM

Vir: <http://www.sei.cmu.edu/reports/09tr003.pdf>, stran 58, Shema 6.1

P-CMM Raven zrelosti	Procesna področja			
	Razvoj individualnih sposobnosti	Oblikovanje delovnih skupin in kulture	Motivacija in upravljanje učinkovitosti	Razvoj kadrov
5. Optimizirana	Neprestano izboljševanje sposobnosti		Razvijanje poslovne vizije podjetja	Neprestano vzpodbujanje inovativnosti osebja
4. Predvidljiva	Razvoj kompetenčnih prednosti Mentorstvo	Integracija kompetenc Ojačevanje delovnih skupin	Kvantitativno upravljanje učinkovitosti	Upravljanje organizacijskih sposobnosti
3. Standardizirana	Razvoj kompetenc Analiza kompetenc	Razvoj delovnih skupin Kultura sodelovanja	Na kompetencah temelječe prakse Razvoj karier	Načrtovanje človeških virov
2. Upravljana	Izobraževanje in razvoj	Komunikacija in koordinacija	Nagrajevanje – Vodenje – Delovno okolje	Kadrovanje

Prometni institut Ljubljana

»Krizna je bila za nas izziv!«

Prometni institut Ljubljana, d. o. o., je raziskovalna organizacija, ki je po številu zaposlenih morda res majhno podjetje, a velikost projektov in odgovornost, ki jo sprejemajo z vsakim novim, za državo strateško izredno pomembnim projektom, pravita drugače. Nenehno izboljševanje kakovosti zahteva dejavno vlogo vseh zaposlenih v podjetju. V Prometnem institutu se tega načela držijo že vrsto let. Tudi zato so zelo dobičkonosno podjetje, ocenjeno z najboljšo bonitetno oceno. Prometni institut je majhna družina velikih strokovnjakov.

Prav v času nastajanja prispevka o Prometnem institutu Ljubljana (PI) je v njegovih prostorih na Kolodvorski 11 potekala predstavitev projekta *Analiza možnosti in potreb razvoja javne železniške infrastrukture*, ki jo je projektni tim pripravil za partnerje na projektu in pred-

stavnike naročnika, ministrstva za promet. Da je šlo za strateško zelo pomemben projekt o razvoju države in zagotavljanju njene konkurenčnosti, je bilo jasno zelo kmalu, to pa je pomejše večkrat poudaril tudi direktor inštituta dr. Momo Šarenac. Ni skrival zadovoljstva nad tem, da je podjetju uspelo na mednarodnem razpisu premagati velika evropska imena v železniškem prometu.

Projekti Prometnega instituta so strateškega pomena za razvoj Slovenije

Omenjeni projekt ni edini, s katerim se na Prometnem institutu trenutno ukvarjajo. Je le eden izmed mnogih, ki so za državo strateškega pomena. Takšen je skoraj vsak njihov projekt. Podjetje pa ni dobro uveljavljeno le na domačem trgu, temveč tudi v tujini, kjer običajno sodeluje z drugimi

Vrednote Prometnega instituta Ljubljana:

- Konkurenčnost poslovanja PI
- Uspešno timsko delo
- Odkritost v odnosih
- Spodbujanje ustvarjalnosti
- Motiviranje sodelavcev
- Stalno izobraževanje doma in v tujini
- Stalen prenos znanja
- Zagotavljanje osebne rasti in razvoja
- Konkurenčnost kadrov
- Dostop do ključnih informacij
- Doslednost in poštenost

partnerji. Eden takšnih mednarodnih projektov je tudi trenutno dejaven projekt **Civitas Elan**, katerega namen je razvoj trajnostne mobilnosti v petih evropskih mestih (tudi v Ljubljani). Ta vključuje do uporabnikov prijazen, enostaven, hiter in varen javni prevoz, kolesarjenje in uporabo alternativnih virov energije. Strateško pomembni

projekti prinašajo podjetju in zaposlenim velike odgovornosti, ki pa jih sprejemajo kot izziv. »Gre za veliko odgovornost, a uspešno končan projekt prinaša tudi veliko zadovoljstvo. Velikokrat se moramo za projekte pošteno boriti, da bi jih pridobili, a tiste, ki si jih res želimo, običajno dobimo,« pravi dr. Momo Šarenac.



Dr. Momo Šarenac je prepričan, da mora biti podjetje na trgu korekten soigralec in ne sme podcenjevati konkurence. »Naše podjetje ima svoje kompetence. Pridobilo jih je s številnimi referencami, in zato danes na trgu in med konkurenti nekaj velja in lahko pridobi velike projekte. Pri nekaterih razpisih se ve, da jih bomo dobili, ker ni boljšega od nas. Tudi naša konkurenca se tega zaveda,« se pohvali direktor in dodaja, da je vsa filozofija v delu: »Pomembno je, da so zaposleni delovni in lojalni podjetju ter da imajo pred sabo jasen cilj, ki je rast in razvoj podjetja. Vsi delamo za isti cilj.«

Podjetje z najboljšo bonitetno oceno

Že več let zapored je Prometni institut ocenjen z oceno SB1, ki je najboljša ocena na bonitetni lestvici Agencije RS za javnopravne evidence in storitve (AJPES). Pohvali se lahko tudi z nacionalnim certifikatom za vodenje projektov, s članstvom v Inženirski zbornici Slovenije, in z raziskovalci, ki so pridobili certifikat o nacionalni poklicni kvalifikaciji

Javne agencije za raziskovalno dejavnost RS (ARRS). Vse to potrjuje strokovnost kadrov, zato ni čudno, da ima direktor vanje popolno zaupanje. »Se zgodi, da se kakšen naročnik ne strinja s tem, kar napišemo v študiji, toda sam stoodstotno stojim za tem, ker vem, da so to storili moji zaposleni, ki so dobro strokovno podkovani,« pravi.

Struktura zaposlenih je zelo pestra: po starosti, spolu in glede na stroko, iz katere so. To se je v podjetju že večkrat pokazalo kot dobrodošla kvaliteta. »Zelo koristno je, da v inštitutu skupaj delata mlajša in starejša generacija, saj se na ta način veliko naučimo drug od drugega. Mlajši od starejših pridobimo potrebne izkušnje, starejša generacija pa od nas pridobi zanos in željo po odkrivanju novosti,« je povedal Klemen Gostič, ki se kot geograf v okviru področja ekonomskih in pravnih raziskav navadno ukvarja s študijami prostora.

Največja kvaliteta podjetja je njegov intelektualni kapital

Prometni institut ima okrog 12-odstotno letno rast, ki

vključuje tako rast poslovne uspešnosti kot osebno rast zaposlenih. Poslovni načrt, ki ga v podjetju vsako leto sprejmejo za dve leti, že sam po sebi predvideva dodatno usposabljanje zaposlenih, zaposlene pa k formalnemu kot neformalnemu izobraževanju dodatno spodbuja še direktor. Udeležujejo se domačih in tujih konferenc, seminarjev in tečajev, zelo veliko izkušenj pa pridobijo kar na projektih samih. Vsak projekt je namreč zgodba zase. »Zelo dobro je, da je vsebina dela na vsakem projektu nekoliko drugačna. Zaradi tega ni ustaljenega modela, po katerem bi delali, in delo pomeni večji izziv. Vsakič se naučimo kaj novega, in zato vsak projekt pomeni novo izkušnjo,« je povedal mag. Mateja Matajič, vodilna raziskovalka s področja ekonomskih in pravnih raziskav.

Tri področja, ena ekipa

V Prometnem institutu je trenutno zaposlenih 25 ljudi, ki v poslu, ki ga obvladajo, delujejo kot zelo dobro uigrana ekipa. Da je vzdušje v podjetju pravo, priznavajo tudi tisti, ki

so tam šele kratek čas. Luka Pratneker, ki je v podjetje prišel septembra, je že začutil njegov pozitivni utrip, podobno pa se počuti tudi Vlasta Miklavžin, ki je v podjetju od maja. Da so njihovi mlajši kolegi zadovoljni z načinom dela v podjetju, je svojevrstna potrditev tudi za tiste, ki so v podjetju že dalj časa. »Za nas to pomeni, da smo še vedno v stiku s časom, da delamo dobro in da imamo še veliko možnosti za razvoj v prihodnosti,« je prepričana direktorjeva desna roka Dušanka Mravlja, ki je v podjetju že od leta 1994.

Neformalno se Prometni institut deli na tri večja področja oziroma delovne skupine. Ker pa je večina nalog interdisciplinarnih, je treba time oblikovati tako, da vključujejo zaposlene iz različnih delovnih skupin. Pri večjih projektih morajo občasno vključiti tudi zunanje strokovnjake in druga podjetja.

Dejavnost podjetja je razdeljena na področje ekonomskih in pravnih raziskav v prometu, področje investicijske dokumentacije in področje tehnologije prometa, prometne infrastrukture in informacijske

Intervju: dr. Momo Šarenac, direktor Prometnega instituta Ljubljana



Z vašim prihodom v podjetje leta 2004 so številni kazalci uspešnosti poslovanja poskočili. Kaj ste spremenili v načinu dela?

Vsa filozofija je v delu. Zaposleni so podjetju lojalni, delovni in se odlično razumejo. Spreme-

nili smo način dela, produktivno zlasti sestankujemo, saj so sestanki kratki in učinkoviti. Spodbujamo izobraževanje in razvoj zaposlenih. Z našimi kompetencami se bolj celovito postavljamo na trgu. Zelo pomembno pa je tudi to, da sam ogromno časa namenjam obvladovanju stroškov.

Bi zase rekli, da ste karizmatični manager?

Ne glede na svoja leta, imam zelo dobro kondicijo in sem popolnoma predan delu. Gotovo obstaja neka karizma in menim, da jo moji zaposleni začutijo v pozitivnem smislu. Sem zelo pozitivna oseba in tega se zavedajo, čeprav znam včasih tudi udariti po mizi. Velikih napak si

v tem poslu žal ne smemo privoščiti.

Slovenska vlada sporoča, da je sedaj prišel čas za železnice. Verjamate?

Mislím, da ni toliko pomembno, ali verjamem ali ne. Razvoja v svetu ne morete ustaviti. Ima svoje zakonitosti in je neodvisen od politične volje. Lahko ga zadržite za nekaj let, ampak prej ali slej vas razvoj sam prisili v napredovanje. Slovenske železnice so del širšega prostora, ki se razvija, to kažejo številni kazalci. Vlaganje v infrastrukturo je nujno, če želi Evropa uspeti. Od tega so odvisne vse evropske države, tudi Slovenija. Sedaj prav gotovo je čas za železnice.

Kaj pa logistični holding?

Moja miselnost je taka, da podpiram vse, kar vodi v razvoj. Če je takšna organizacija dobra za Slovenske železnice, za njene hčerinske družbe in za državo, potem moramo vsi stopiti skupaj, zagotoviti strokovnjake in narediti to na takšen način, da dobimo najboljši možen končni rezultat. Logistični holding je najboljša možna gospodarska oblika. Njegova ustanovitev bi terjala nekaj pomembnih odločitev, ki pa so uresničljive. Menim, da bi sistem Slovenskih železnic v novi poslovni obliki bolje izrazil svoj velik potencial, hkrati pa bi znova postal spiritus agens slovenskega gospodarstva. Vsekakor pa je to tema, ki zahteva še veliko pogovorov in analiz.

tehnologije. Gre za raziskovalno organizacijo, specializirano za železniški in cestni promet, zato njihovo delo večidel obsega izdelavo razvojno-strokovnih in raziskovalnih ekonomskih in pravnih študij s področja prometne infrastrukture in prometa nasploh, izdelavo investicijske dokumentacije ter razvoj in uvajanje računalniško podprtih orodij in informacijskih sistemov za potrebe izvajanja poslovnih procesov v železniškem prometu.

Podjetje je zelo inovativno zlasti na področju tehnologije prometa, kjer je med drugim razvilo orodje za obdelavo podatkov, pridobljenih z dinamičnim merjenjem zgornjega ustroja železnice. Njihovi glavni naročniki so Slovenske železnice, Ministrstvo za promet in drugi naročniki doma in v tujini. Na projekte se prijavljajo prek javnih razpisov in naročil. V podjetju so zelo ponosni na to, da so sodelovali skoraj pri vseh infrastrukturnih železniških projektih, za katere je Slovenija pridobila evropska nepovratna sredstva.

»Brez timskega dela ne bi šlo«

Delo na Prometnem inštitutu je projektno delo, zato vsak projekt pomeni oblikovanje podjetja v malem. Direktor imenuje vodjo projekta, ki pripravi terminski in finančni načrt projekta ter oblikuje tim. Delo v timih je motor podjetja. »Brez timskega dela ne bi šlo. Naloge so tako kompleksne, da zahtevajo več kot enega človeka. Zahtevajo tudi veliko usklajeva-

nja ter strokovnjake z različnih področij,« je na vprašanje, ali bi podjetje lahko uspelo z drugo metodo dela, odgovorila mag. Mateja Matajič. Z njo se strinja tudi mag. Blaž Jemenšek, ki vodi večino mednarodnih projektov: »Pomembno je, da pri izvedbi naših projektov dosežemo neko dodano vrednost, ki pa je ne bi mogli brez timskega načina dela. To je način dela, pri katerem se veliko naučiš od drugih, spoznaš njihove poglede in pridobivaš izkušnje.« A timsko delo ne more biti učinkovito brez dobrih medosebnih odnosov. Tim je lahko le toliko dober, kot je dober njegov najšibkejši člen, in zato direktor veliko časa nameni prav pridobivanju novih kadrov, ki ustrezajo načinu dela v podjetju.

Mira Žagar iz investicijske dokumentacije je kot pomembno kvaliteto poudarila tok informacij. Ta ne bi bil učinkovit brez dobrih medosebnih odnosov, zelo koristna pa se ji zdi tudi njihova povezava s Slovenskimi železnicami. »Pri našem delu je zelo pomembno to, da smo del Slovenskih železnic in da imamo z zaposlenimi tam dobre odnose.«

Čez krizo brez večjih težav

Globalna finančna in gospodarska kriza, ki se je začela s propadom ameriške banke *Lehman Brothers*, na poslovanje podjetja ni bistveno vplivala. Dr. Momo Šarenac sicer pričakuje, da bo dno kriza dosegla šele okrog bližajočega se začetka novega leta, a to na poslovanje inštituta ne bi smelo

Nekaj pomembnejših projektov Prometnega inštituta zadnjih let:

- Študija izvedljivosti železniške proge Beltinci–Lendava;
- Revitalizacija obstoječih železniških postaj in postajališč v primestnem območju Ljubljane;
- Študija upravičenosti modernizacije obstoječe proge Divača–Koper in priprava vloge za pridobitev EU sredstev;
- Študija upravičenosti za novo elektrificirano za mešani promet Ljubljane–Kranj–Jesenice z navezavo na letališče Jožeta Pučnika;
- Analiza možnih elementov uporabnine in izdelava variantnega modela uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture RS;
- razvojna naloga Prometna tehnologija za proge med Divačo, Koprom in Trstom;
- meritve geometrijskih karakteristik prog in izvajanje analiz in
- mednarodni projekti: CIVITAS ELAN, TRANSIT, START in REDECON.

bistveno vplivati. »Križa je bila za nas nekakšen izziv. Zavedati se je treba, da v svetu brez razvoja ne gre, tudi v času krize ne. Imamo to srečo, da smo razvojno-raziskovalna institucija, zato nam dela ne more zmanjkati. Nekoliko smo le prilagodili cene, zlasti za naše največje naročnike, in tako olajšali njihov položaj v kriznih časih,« je dejal.

Križa se je po mnenju mag. Janeza Šturma, vodilnega raziskovalca s področja tehnologije prometa, še najbolj poznala pri večji in bolj ostri konkurenci na javnih razpisih. »V času krize je veliko podjetij želelo vstopiti na področje raziskav in razvoja,

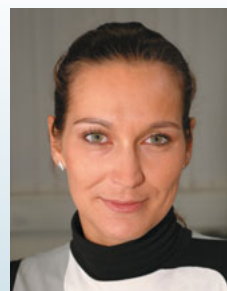
zato je bila konkurenca nekoliko večja. Naša velika prednost je, da nismo ozko specializirani, temveč pokrivamo več področij. Tu smo imeli in imamo pomembno prednost.«

Podjetje je bilo na krizo očitno dobro pripravljeno, saj se poslovni rezultati niso bistveno poslabšali. Prvo krizno leto je podjetje čisti dobiček celo povečalo: leta 2007 je čisti dobiček podjetja znašal 116.000 evrov, leta 2008 356.000 evrov, leta 2009 pa 214.000 evrov. V podjetju tudi za prihodnost načrtujejo uspešno poslovanje in rast tako na strani prihodkov od prodaje kot na strani čistega dobička.



Aleksandar Dobrijević
investicijska dokumentacija

Zelo pomembno se mi zdi, da v našem podjetju ni poudarka na hierarhiji. Direktor nam zaupa in dopušča, da smo pri delu svobodni in inovativni. Seveda ves čas projekta bdi nad njim in nas opozori na morebitne napake, a večidel zaupa naši strokovnosti. Tudi znotraj timov ni natančne hierarhije, čeprav obstajajo vodje in njihovi namestniki. To se mi zdi izredno pozitivna značilnost inštituta, zaradi katere vlada boljše vzdušje.



Iva Živanović
ekonomske in pravne raziskave v prometu

Pravniški poklic, za katerega sem se šolala, je po naravi precej monoton. Delo poteka po večinoma ustaljenih postopkih in pravilih. Na Prometnem inštitutu pa so projekti zelo različni. Vsakič se naučiš kaj novega, poglobiti se moraš v vedno novo literaturo, in na ta način ves čas rasteš. Zelo pozitivno se mi zdi, da imamo mešan žensko-moški kolektiv ter da delujemo kot ena velika dobro uigrana ekipa.

Revitalizacija desetega koridorja

Nove priložnosti s skupno železniško družbo Cargo 10

Slovenske, hrvaške in srb-ske železnice bodo ustanovile skupno podjetje, ki bo skrbelo za učinkovitejši prevoz tovora po železnici na desetem koridorju. Devetdeset odstotkov tovora, ki se po železnici vozi med Srednjo in Jugovzhodno Evropo, prepeljejo na konkurenčnem četrtem koridorju.

Deseti koridor – razvojna priložnost železnic

Slovenske železnice so naredile zgodovinski korak, ki se že spreminja v hitri tek naproti oživitvi sodelovanja in razvoja železnic na Balkanu. Od novembra 2009 do aprila 2010 sta generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič in direktor tovarnega prometa Robert Vuga opravila več pogovorov z vodstvi železniških uprav in prevozniki v regiji, zato da bi skupaj delovali na transportnem trgu, dvignili kakovost storitev in obvladovali blagovne tokove na desetem koridorju. Ugotovili so, da je za razvoj skupnega poslovanja treba nujno povečati konkurenčnost železniških prevozov na skupnem koridorju. Z vidika tovarnega prometa Slovenskih železnic je nadaljnja rast obsega prevozov že zelo omejena v luškem tranzitu, deloma pa tudi na petem koridorju predvsem zaradi stanja infrastrukture.

Analiza tržnih potencialov je pokazala, da znaša skupna blagovna menjava med Slovenijo, Hrvaško, Srbijo ter Bosno in Hercegovino 63,5 milijona ton. Od tega znaša bilateralna menjava 7,3 milijona ton, dru-

go pa se prepelje v tranzitu. Tržni delež železnice v regiji znaša med petnajstimi in dvajsetimi odstotki, pri prevozih v širši regiji, torej med Turčijo in Grčijo na eni strani in Nemčijo na drugi strani, pa znaša delež železnice dva oziroma šest odstotkov glede na smer blagovnega toka. Devetdeset odstotkov blaga, ki se vozi po železnici na relaciji Turčija/Grčija–Nemčija, prepeljejo na četrtem koridorju, prek Bolgarije, Romunije in Madžarske. Pred vojno so takšni prevozi potekali predvsem skozi Jugoslavijo. Zanimiv je podatek, da smo leta 1988 prek Dobove prepeljali približno osem milijonov ton, lani pa samo še 1,9 milijona ton. Razlogi so zagotovo v izgubi skupnega trga nekdanje države, ter vojna na Hrvaškem, ki je preusmerila blagovne tokove na četrti koridor, ter na prevoze prek morja in na cesto.

Nova oblika sodelovanja

Nezadovoljstvo kupcev železniških storitev nad neučinkovitostjo na desetem koridorju, že dlje časa opozarja na nekonkurenčnost desetega koridorja, zato se kupci odločajo za alternativne poti. Povedo, da železniški prevozniki neučinkovito izvajajo prevoze, da se vlaki dolgo zadržujejo zaradi postopkov na mejah, medtem ko takšnih težav nimajo na četrtem koridorju, saj so Madžarska, Romunija in Bolgarija članice EU. Železnice na desetem koridorju tudi nastopajo samostojno na trgu, in zato ne morejo zagotavljati enotne kakovosti ter ne



Ob podpisu sporazuma o sodelovanju, v Opatiji, 23. aprila letos. Z leve: Robert Vuga (SŽ), Narcis Džumhur (ZFBH), Zlatko Rogožar (HŽ Cargo), Dušan Spremo (ŽRS) in Dragan Grujić (ZS).

obvladujejo v celoti komercialne plati prevozov.

Dvajsetega aprila smo sklicali skupno srečanje vodstev Slovenskih železnic, HŽ Carga, Železnic Srbije, Železnic Republike Srbije in Železnic Federacije Bosne in Hercegovine. Proučili smo razloge za neučinkovitost, zaradi katere nismo konkurenčni, ter ustanovili šest delovnih skupin, v katerih sodelujejo predstavniki vseh udeleženih železnic. Področja sodelovanja so tržne analize, razvoja novih produktov, optimizacija proizvodnih procesov (ki zajema pet podskupin), prodaja storitev, finance ter trženje. Začrtana je bila dinamika dela, ter jasno postavljeni cilji delovnih skupinam.

Delo delovnih skupin poteka intenzivno in prvi rezultati kažejo, da smo pripravljeni na začetek skupnega trženja produktov na desetem koridorju. V sodelovanju z odvetniško pisarno smo preverili omejitve evropske zakonodaje in ugotovili, da bi bilo treba ustanoviti družbo z omejeno odgovornostjo.

Cargo 10

Skupno podjetje, ki se bo imenovalo Cargo 10 in bo v lasti Slovenskih železnic, HŽ Carga in Železnic Srbije, bo izvajalo dejavnosti za povečanje konkurenčnosti železniških prevozov na desetem koridorju, trženjske storitve za pospeševanje prodaje in organiziralo celovite logistične storitve. Tako bomo končnim kupcem zagotovili dodatno storitev, ki je matične železnice ne zagotavljajo.

Zato da bi lahko skrajšali prevozne čase, zlasti zaradi postopkov na mejah, na katere železniški prevozniki nimamo neposrednega vpliva, smo k projektu povabili tudi resorne ministre, ki so 30. avgusta podpisali sporazum in tako podprli ustanovitev skupnega podjetja. Ministri so se zavezali, da bodo usklajevali delo medresorskih komisij v svoji državi in tako skupaj zagotovili optimizacijo postopkov.

Novica o ustanovitvi skupne družbe močno odmeva na mednarodnem logističnem trgu. Železniški prevozniki, ki sodelujemo pri projektu, smo prejeli veliko predlogov za razgovore, povpraševanj in predlogov za sodelovanje. Dogovorili smo se, da se o vseh pobudah dogovarjamo in da delujemo usklajeno. Pri tem se zavedamo, da smo železnice, ki poslujemo na desetem koridorju, močno zainteresirane, da se koridor razvije, medtem ko za druge pomeni deseti koridor zgolj alternativno prevozno pot.

Poleg ustanoviteljic in lastnic družbe Cargo 10, d. o. o., so namero o članstvu v združenju že podpisale Železnice Federacije BiH, Železnice Republike Srbije in Makedonske železnice. Potekajo tudi pogovori z družbo Monte Cargo in Bolgarskimi železnicami. V prihodnje bomo navezali stike še z grškimi in turškimi železnicami. Oktobra je napovedan delovni sestanek ministrov, ki bodo še pospešili pridruževanje železnic Grčije in Turčije, ki bi lahko zagotovile povezavo s Carigradom in Solunom.

Interoperabilnost je priložnost za železniške prevoznike

Uvajanje ERTMS v slovensko železniško omrežje

Večjo konkurenčnost železniškega prevoza in nadaljnji razvoj železnic bo v Evropi omogočilo tudi uvajanje sistema ERTMS/ETCS. V Sloveniji bomo sistem uvedli od leta 2020.

Interoperabilnost železniškega transportnega sistema pomeni velik izziv za vsak nacionalni ali tehnično-tehnološko sklenjeni sistem. Če izvajamo tehnične, ekonomske in sociološke posledice, je eden od ključnih dejavnikov, ki spodbujajo uvajanje interoperabilnosti in novih tehničnih sistemov, stanje ekosistema.

Ukrepanje je nujno

Ogroženost okolja ni nikarkršen namišljeni vzrok, analiza je pokazala, da so grožnje tako razsežne, da zahtevajo takojšnje ukrepe. Takoj bi bilo treba zmanjšati energetske potrebe oziroma uporabiti obnovljive energetske vire, s čimer bi zmanjšali emisije toplogrednih plinov. Železniški transportni sistem potrebuje manj energije na prepeljano tono kot drugi transportni sistemi in lahko izrablja obnovljive električne pogonske energije.

V direktivi o interoperabilnosti železniškega transportnega sistema, ki predpisuje uvedbo ERTMS, je opredeljena potreba po hitrem ukrepanju. Direktive in tehnične specifikacije za interoperabilnost in standarde, ki so nekateri še v nastajanju, so dostopne na spletnih portalih. Republika Slovenija je na podlagi odločb Evropske unije 2006/679 z dne 28. marca 2006 in 2006/860/ES in 7. no-

vembra 2006 sprejela načrt uvajanja ERTMS za obdobje med letoma 2007 in 2020. Obvezala se je, da bo v tem obdobju uvedla digitalni radijski sistem ERTMS/GSM-R in signalnovarnostni sistem ERTMS/ETCS na celotnem slovenskem javnem železniškem omrežju. Načrt za ETCS deli proge na odseke, ki bodo opremljeni z L1 (zaradi še ne vgrajenega GSM-R), in na odseke, ki bodo opremljeni z L2 (po uvedbi GSM-R). V nadaljevanju predvideva načrt nadgradnjo progovnih odsekov, opremljenih z L1 na L2, ki naj bi potekala hkrati z vgradnjo ETCS Regional na progovnih odsekih regionalnih prog.

Velik izziv za pospešitev uvedbe ERTMS je bila gotovo uvrstitev slovenskih prog v kori-

dorski pristop uvajanja ERTMS. Proge, vključno s vsemi postajami od Sežane in Kopra, prek Ljubljane, do Hodoša, so tako del koridorja D. Proga je tudi naravna pot, ki povezuje Severovzhodno in Jugozahodno Evropo. Na tej smeri že tečejo zelo veliki transportni tokovi, vendar večidel po cesti.

Preusmeritev tovora na železnico

Preusmeritev tovora na železnico je zaželena in nujna, interoperabilna železnica pa bi omogočila večjo ponudbo transportnih storitev. Pri prehodu tovora s ceste na železnico se nam hitro postavi vprašanje opreme voznih sredstev nacionalnih železniških prevoznikov.

Zaradi dodatnih denarnih sredstev, ki bi jih potrebovali, prevozniki želijo ohraniti sedanje stanje. Zatrjujejo namreč, da je dovolj, če opravljajo prevoze le na svojem omrežju. Toda spremembe v načinu dela so nujne in bodo omogočale prevoze na celotni prevozniki poti, torej tudi po tujih progah. To je bila do zdaj zgolj izjema. Nacionalni železniški prevozniki morajo spoznati možnosti in priložnosti ter jih uresničiti, sicer bodo zašli v poslovno tveganje, ker jih bodo prehiteli bolj fleksibilni prevozniki.

Prehod na interoperabilnost

Prehod na ERTMS/ETCS je razdeljen v več faz: pripravljalno, srednjeročno in končno.



Koridor D poteka čez Slovenijo.

Pripravljalno stanje je obsegalo izdelavo študije možnosti vgradnje ERTMS (GSM-R in ETCS) na celotno javno železniško omrežje Republike Slovenije v dokumentu Tehnična pomoč za izvedbo GSM-R, ERTMS/ETCS in daljinsko krmiljenje sistema stabilnih naprav električne vleke v železniškem omrežju - Technical Assistance for the implementation of GSM-R, ERTMS/ETCS system and remote control of fixed installations for electric traction system on railway network. Študija je bila izdelana leta 2003 in je proučila več možnosti izvedbe digitalnega železniškega radijskega sistema GSM-R in ETCS. Za uvedbo ETCS bi bilo treba zamenjati signalnovarnostne sisteme z elektronsko izvedbo in analizirati stroške na progah in postajah. Za oba sistema je bila tudi narejena analiza in ocenjeni so bili stroški vgradnje na vozna sredstva ter vzdrževalna vozna sredstva Slovenskih železnic. V srednjeročni fazi je predvidena vgradnja ERTMS/ETCS na koridorju D, ki je prednostni koridor za tovarni promet.

V projektu ERTMS koridorja D je predvideno, da bi določeno število lokomotiv vrste 664, 363 in 541, ki se uporabljajo v tovornem prometu Slovenskih železnic, opremili s sistemom ETCS, in sicer z ETCS L2 in GSM-R (dual mode) kabinskimi radiom. Oba projekta se bosta izvajala sočasno, do konca leta 2013.

Končni cilj upravljavca javnega železniškega omrežja v Republiki Sloveniji je opremiti celotno železniško omrežje z GSM-R. Prvotno je bilo v načrtu, da se oba projekta ERTMS (GSM-R in ETCS) na infrastrukturi izvajata sočasno. Danes moramo žal ugotoviti, da projekt GSM-R že zamuja. Vendar ob predpostavki, da GSM-R izvedemo do konca leta 2015, lahko po dokončanju ETCS na koridorju D, leta 2013, pričnemo vgrajevati ETCS L2 na drugih glavnih progah. Ta dela nameravamo končati do konca leta 2016. Do takrat naj bi tudi

že delovalo omrežje GSM-R in ustvarjene bodo tudi možnosti za nadgradnjo koridorja D iz ETCS L1 na ETCS L2, do konca leta 2018. Hkrati z nadgradnjo ETCS je predvidena oprema regionalnih prog z ETCS Regional. Zaradi večjega obsega teh prog bo gradnja trajala nekoliko dalj časa, predvidoma do konca leta 2020. To bi bila končna faza opremljanja infrastrukture z ERTMS.

Predvidena je vgradnja ERTMS (GSM-R in ETCS L2) na 195 operativnih vozil, in sicer do konca leta 2018. Vgradnja naprav ERTMS (GSM-R in ETCS) na vzdrževalna vozila trenutno še ni upoštevana.

Določeno je tudi, da bo nacionalni (ATP) signalnovarnostni sistem (INDUSI I60) na progih, po odločitvi nacionalne varnostne agencije (NSA), deloval še do konca leta 2017. Analognemu radio sistemu, ki ga uporabljajo železnice, so dnevi že šteti. Na teh frekvencah se pojavljajo druge storitve, ki lahko povzročijo motnje v komunikacijah. Vsekakor pa uvedba standardiziranega digitalnega železniškega radijskega sistema GSM-R na progah že zamuja. V tem prispevku sem navedel optimistično izvedbo GSM-R do konca leta 2015. To pa lahko pomeni že občutno zamujanje načrtovane uporabe interoperabilne železniške infrastrukture.

Sklep

Uvajanju interoperabilnosti železniškega transportnega sistema nasprotujejo zlasti nacionalni železniški prevozniki, predvsem zaradi dosedanjega »zadovoljivega« izvajanja železniškega prevoza potnikov in tovora. Vendar nas razvoj dogodkov, predvsem na okoljskem področju, zavezuje, da poiščemo boljše alternative sedanjemu načinu prevoza. ERTMS je ena takih alternativ, ki je predpisana na podlagi ustreznih direktiv in je standardizirana z ustreznimi specifikacijami za interoperabilnost in EN stan-



Foto: Miško Kranjec

Lokomotiva vrste 664



Foto: Stojan Lunder

Lokomotiva vrste 541



Foto: Miško Kranjec

Lokomotiva vrste 363

dardi. Izvajalcem železniškega prevoza je treba ponuditi enostavna orodja za doseganje konkurenčnih ponudb. De-

jansko interoperabilnost bodo omogočile še druge dejavnosti, kot sta certificiranje in usklajevanje pravil.

Namig za "potovanje"

Slikovita Sardinija

Sardinija, drugi največji sredozemski otok, je že desetletja znana predvsem po mikavnih peščenih plažah, ki sodijo med najlepše v Evropi. Toda vredno je spoznati še kaj drugega.

Kamen je poleg peščenih obal najbolj opazen del narave na otoku. Nekatere obale so posejane z velikimi granitnimi bloki. Skrbno obdelanimi z naravnimi silami. Veter, sonce in dež so v tisočletjih izklesali nenavadne podobe, ki spominjajo na kakšno žival, pravljíčna bitja ali pa dela ekstravagantnega kiparja. Kamenja je bilo na otoku od nekdaj v izobilju. Nič čudnega, da so v prazgodovini marsikje nastala skrivnostna bivališča, utrdbe in templji, katerih namen še danes ni popolnoma razjasnjen. Tako kot ne, od kod so prišli in kam so izginili skrivnostni graditelji. Njihove kamnite zgradbe se imenujejo nuragi. Nuragijska kultura pa je za sabo pustila še več ugank v obliki več sto bronastih kipcev. Precej pozneje so svoje sledove pustili Feničani, Kartažani, Rimljani, Arabci in kristjani. Predvsem v obliki številnih cerkva in nekaterih mogočnih utrdb. Slednje so skupaj z opazovalnimi stolpi ob obali rabele za obrambo pred sovražno nastrojenimi prišleki z morja.

Plaže za vse okuse

Najbolj znana otoška obala je Costa Smeralda. Ta že dobre pol stoletja privablja predvsem najbogatejše Zemljane. Čeprav na prvi pogled ni najlepša na otoku pa tudi razkošnih hotelov skoraj ne opaziš. Večinoma so skriti med nizkim rastlinjem nekaj sto metrov stran od obale. Jugovzhodni del Sardinije predstavljajo strme pečine, ki se marsikje spuščajo naravnost v morje. Zato je tu manj turističnih središč. Peščenih plaž pa se ne manjka. Vendar je večina dosegljivih le s čolnom ali po dolgotrajnem pešačenju čez kamnita prostranstva. Drugod so obale dostopnejše, a k sreči ob njih ni velikih hotelskih kompleksov.

Kar težko se je odločiti, kateri zaliv je najlepši: eni so manjši, drugi razpotegnjeni v več kilometrov dolgo peščeno plažo, tretji udobno skriti med borovce. Enkratno posebnost pa predstavlja kvarčna plaža na polotoku Sinis. Obala je posuta s snežno belim peskom velikosti riževih zrn. Pesek je izredno prijeten na otip in nič čudnega, da bi ga marsikdo rad vzel nekaj za spomin. K sreči se domačini zavedajo naravne posebnosti, tako da je obala zakonsko zavarovana, prepovedano pa je vsakršno odnašanje peska.

V notranjost k maškaram

Sardinija je večja od Slovenije, a ima manj prebivalcev. Večina živi v največjih obalnih mestih, medtem ko je hribovita notranjost precej redko poseljena. A med majhna slikovita mesta, osamljene vasice, nepregledne gozdove, gričevnate pašnike in nasade plutovcev se je vredno zapeljati. Tu, med pretežno kmečkim prebivalstvom, so zelo živi stari običaji. Vasi so znane tudi po slikovitih pustnih običajih, ki prav nič ne zaostajajo za našimi. Še več, nekatere maske in v ovčje kožuhe odete postave so zelo podobne cerkljanskim laufarjem. V kraju Mamoiada prirejajo enega izmed najbolj znanih pustnih sprevodov. Kdor ga zamudi, pa si lahko maske ogleda v tamkajšnjem Muzeju sredozemskih mašk. Med njimi je svoje mesto našel tudi kurent.

Trenino verde

Za prijetno spremembo se lahko v hribovito notranjost podamo kar z vlakom, saj jo začuda prepredajo številne proge. Tja vozi Zeleni vlakec, ki je na prvi pogled videti kot igrača za odrasle. Podobno kot nezava-

Za mnoge sardinske hiše so značilna barvasta pročelja.



V Mamoiadi se ponašajo z najbolj znanimi pustnimi liki.



Nedaleč od železniške proge lahko občudujemo nuragijske utrdbe.



Plaže za vsak okus res ni težko najti ...



Najbolj slikovita proga se začne v Arbataxu, katerega največja znamenitost so rdečkaste skale.

rovani železniški prehodi, ki so za povrhu marsikje tudi zelo nepregledni. Na srečo voznikov skozi hribovito notranjost ne brzi prav veliko vlakov.

Glavne železniške povezave pomenijo vez z največjimi otoškimi mesti, prestolnico Cagliari, ter pristaniščema Oristano in Alghero. Manjše hribovske vasi v notranjosti pa večinoma povezujejo zgolj turistični vlaki. Nekateri so majhni zeleni in se upravičeno ponašajo z nazivom *Trenino verde* – Zeleni vlakec. Pa čeprav se ga je ime pravzaprav prijelo zaradi ozkotirne železniške proge (959 mm), z zeleno barvo pa je mišljena neokrnjena narava, ki jo je mogoče z vlaka doživljati iz prav posebne perspektive. V poletnih mesecih se je vredno podati na eno izmed turističnih voženj. Izbira je kar precejšnja, saj imajo turistični vlaki na voljo dobrih 400 kilometrov prog. Nastanek najstarejših sega v 19. stoletje (prvi odsek so odprli leta 1883).

O zgodovinskem razvoju ter vzponih in padcih sardinske železnice, ki je v najboljših časih premogla več kakor tisoč kilometrov prog, je mogoče največ izvedeti v železniškem muzeju. Najdemo ga v predmestju otoške prestolnice Cagliari. Muzej so odprli leta 1996 in tako pred pozabo rešili

številne dokumente, fotografije pa tudi orodja in seveda nekaj parnih lokomotiv ter starih vagonov. Najstarejši so prav iz časov začetka obratovanja sardinske železnice. S konca 19. stoletja je tudi železniška postaja, ki predstavlja del muzeja. V njej je vse videti prav tako kot pred več kot stoletjem ...

Na stare, bolj romantične čase še danes spominjajo tudi posebne kompozicije, ki jih vleče parna lokomotiva. Večina turističnih vlakov pa je sodobnejših. Vendar je tudi na njih mogoče doživljati Sardinijo podobno, kot jo je leta 1921 znani angleški pesnik in pisatelj D.H. Lawrence.

Turistične proge

Trenino verde na različnih odsekih turistične proge vozi po voznem redu od junija do septembra. Vlak pa je mogoče za skupine tudi najeti ter čas in pot prilagoditi naročnikovim željam. Najbolj slikovita proga se vije, vzpenja, spušča ter premaguje predore, viadukte in mostove vse od pristanišča Arbatax na vzhodni obali pa do mesteca Mandas v hriboviti notranjosti. Proga je dolga 159 kilometrov. Po isti

poti se je mogoče še istega dne vrniti nazaj ali pa nadaljevati vožnjo z navadnim vlakom do Cagliarija. Turistična proga se z obale povzpne kar 870 metrov visoko, najdaljši predor je dolg 511 metrov, najdaljši, 50 metrov dolg most pa na višini 40 metrov prečka reko San Gerolamo. Po progi običajno vozita vsaj dva vlaka na dan, tako da je mogoče izstopiti na kateri izmed vmesnih postaj in si ogledati kakšno mesto, stare nuragijske utrdbe ali pa le uživati v razgledih.

Iz Mandasa še dlje v notranjost vodi 83 kilometrov dolg odsek turistične proge. Vse do Sorgona prečka številne turistične kraje, vključno z najbolj znanim Artizom. Na severnem delu otoka lahko Sardinijo spoznavamo še na dveh turističnih progah. Prva, 46 kilometrov dolga povezuje srednjeveško obalno mesto Bosa in Macomer v hriboviti notranjosti, od koder je mogoče nadaljevati vožnjo z navadnim vlakom do Nuora, največjega mesta v osrčju otoka. Zadnji odsek proge (151 kilometrov) pa povezuje obalo Costa Smeralda z mestom Nulvi, od katerega naprej vodi običajna proga vse do Alghera, enega izmed najbolj privlačnih mest na zahodni obali Sardinije.



Ena izmed parnih lokomotiv stoji na železniški postaji v otoški prestolnici.



Zeleni vlakec vozi predvsem v poletnih mesecih.

»Poklic moraš imeti rad, sicer se težko vsak dan vračaš na delo.«

Stane Golob: Zbiratelj znamk in srčni strojevodja

Ljubezen do železniškega poklica je strojevodja dizelske vleke Stane Golob podedoval od očeta in matere. Za njim je veliko let izkušenj tako na potniških kot tovornih vlakih, zato pozna tako rekoč vse proge v Sloveniji. »Leta pa prinesejo tudi občutek, ki dostikrat pomaga v nepredvidljivih situacijah,« pravi. Dolenjec iz Mirne, ki je svojo strojevodsko pot začel s »srebrno strelco«, prosti čas namenja zbiranju znamk in delu na kmetiji ter v vinogradu. Z njim smo se pogovorili kar v strojevodski kabini na poti od Ljubljane do Kamnika.

V železniškem poklicu ste že nekaj časa. Kako se je začela vaša poklicna pot?

Svojo strojevodsko kariero sem začel na jugoslovanski Goši, ki smo jo vozili na progi Trebnje–Sevnica. Gledano z današnjega vidika gre seveda za zelo zastarel vlak, takrat pa je vendarle šlo za nekaj novega. Nekatere Goše so bile nekoliko naprednejše, saj so imele avtomatska električna vrata, kar pa je od strojevodje zahtevalo nekaj dodatnega dela. Vsakič je moral zapeti električni vodnik, namenjen odpiranju in zapiranju vrat. Pri drugih Gošah je potnik moral vrata odpreti sam.

Avtomatska vrata so bila za tisti čas verjetno kar revolucionarna zadeva?

Za tisti čas zelo. Je pa šel razvoj seveda hitro naprej. Kmalu za tem sem naredil izpit za serijo 644, imenovano Španka, ki smo ji popularno rekli tudi Teksas. Za njo je prišel Fiat serije

813, nato pa Mercedes serije 713, ki ga vozim še danes. V primerjavi s prejšnjimi serijami je bil Mercedes bistveno sodobnejši, saj ima več elektronike in preglednejši komandni pult. Vendar pa je tudi ta, če ga primerjamo z drugimi sodobnejšimi vlaki, danes že nekoliko staromodnen. Kljub temu je bilo v Fiatu ter Španki, zlasti pa v Goši še precej staromodneje. Ni bilo stranskih ogledal, v Goši pa strojevodja tudi ni imel ločene kabine. Potniki so vstopali na vlak pri vratih, ki so bila tik ob strojevodjevem sedežu. Zlasti pozimi so se potniki radi zadrževali za mojim hrbtom, misleč da je tu topleje, čeprav ni bilo. Nad strojevodjem je bilo tudi veliko ogledalo, tako da si kot v avtu ves čas lahko opazoval potnike.

Kaj pa tehnični napredek?

Goša je imela zračno zaviranje in tirno zavoro, ki pa je nismo pogosto uporabljali. Če si bil nepreviden in si jo brezglavo uporabil, si hitro kaj pokvaril. Tudi Mercedes ima zračno zavoro, poleg nje pa še elektronsko zavoro. V Mercedesu je tudi sicer veliko elektronike, ki pomaga med vožnjo.

Tudi na področju komunikacije strojevodje s centralo in na področju signalizacije je mogoče opaziti velik napredek. Na progi, po kateri se voziva (Ljubljana–Kamnik, op. a.), je mogoče zaznati ogromno sprememb. Včasih je bila večina nivojskih prehodov čez cesto zavarovanih le z Andrejevim križem. Veliko so jih zavarovali z zapornicami in polzapornicami, nekatere tudi ukinili. Tudi avtostop naprav, s katerimi po-

trdim, da upoštevam predpise, včasih ni bilo. Vse to je veliko prispevalo k večji pretočnosti in varnosti v železniškem prometu.

Tudi način dela se je zelo spremenil. Včasih si imel v kabini še pomočnika, pri vlakih z več garniturami pa je imela vsaka tudi svojega strojevodjo. Danes lahko en strojevodja vozi do največ dve garnituri.

Je imel strojevodja včasih več dela kot ga ima danes?

Tudi danes moram pred prevzemom garniture preveriti,

ali vse deluje. Preveriti moram olje v hidrostatici in motorju, ventile za zapenjanje garnitur, zavore, nastaviti ure in preveriti brzinomerni trak. Tudi danes ti lahko takšen pregled vzame uro in več, a res je, da si moral biti včasih še dvakrat bolj natančen in previden. Če na Goši na primer nisi preveril olja, si gotovo obstal nekje na poti. Prav tako si moral vedno paziti, da je nisi pozabil prestaviti v prosti tek, ko si jo ustavil. Veliko je bilo takšnih malenkosti. Dodatna previdnost je vedno dobrodošla, a moderni-



zacija železnice je v določenih primerih strojevodji nekoliko olajšala delo.

Največ dogodivščin je torej povezanih prav z Gošo.

Res je. Pozimi je zelo rado kaj zmrznilo, tako da smo si morali pomagati z baklami. Pomočniku je zaradi mraza enkrat zmrznilo uho. Vsak, ki je kdaj vozil Gošo, ve, da je bilo to pestro obdobje. Če si šel na primer na stranišče in si močno zaloputnil vrata, se je vse streslo in Goša je ugasnila. Kar nekaj časa smo potrebovali, da smo ugotovili, v čem je bila težava.

Velikokrat smo se tudi pošteno nasmejali. Goša je imela na stranišču ventil za dotakanje vode v motor, za katerega je bil pristojen pomočnik. Če je kdaj pozabil odpreti ventil na postaji, smo počakali, da je šlo na stranišče kakšno dekle in pomočnika »nahecali«, naj ga gre odpret.

Iz časa, ko so obnavljali progno Trebnje–Tržišče, se spomnim še ene anekdote. Z Gošami smo vozili na progi Tržišče–Sevnica. S kolegom sva stavila, čigava Goša bo hitrejša. Na koncu sva preseгла rekord in »jih slišala« od šefa.

Je bil tudi vaš oče strojevodja?

Najprej je bil kurjač, potem pa napredoval v strojevodjo za premik. Vozil je še stare, parne lokomotive. Velikokrat sem šel z njim v Metliko, in zato zelo kmalu vzljubil ta poklic. Tudi mama je delala na železnici, tako da smo bili prava železniška družina. Parna lokomotiva je bila nekaj posebnega. Tudi sam sem želel opraviti izpit zanj, a je to najprej preprečila poškodba, pozneje pa pomanjkanje časa.

Po končani osnovni šoli ste verjetno kmalu odšli v šolo za strojevodje?

Po končani osnovni šoli sem šel v železniško vajeniško šolo v Ljubljano. Ko sem jo končal, sem moral v vojsko, potem pa sem se zaposlil v železniški delavnici, kjer sem delal tri leta. Nadaljeval sem kot pomočnik strojevodje, zatem pa odšel v Maribor v šolo za strojevodje dizelske vleke. Takrat se je v Mariboru učilo skupaj šestnajst Novomeščanov. Po končani šoli smo se vrnil v Novo mesto, kjer smo imeli praktične vaje in izpit na Goši ali »srebrni strelki«, kot smo ji tudi rekli. Po izpitu, 85. leta, se je začela samostojna vožnja.

Poklic strojevodje je torej izpolnil vaša pričakovanja?

Vsak poklic ima svoje prednosti in slabosti, a ne glede na to imam svoj poklic zelo rad. Brez zadržkov lahko odgovorim pritrdilno. Poklic, ki ga opravljaš, moraš imeti rad. Predstavljam si, da če ne maraš svojega dela, se zelo težko vsak dan vračaš na delo. Pri nas je treba velikokrat voziti tudi ponoči, a sčasoma tudi s tem nimaš več težav. Prednost pa je, da si ve-

likokrat prost takrat, ko drugi niso. Imaš veliko prostega časa in lahko marsikaj postoriš tudi doma.

Je delo strojevodje stresno?

Vsekakor. Še posebej v povezavi z nesrečami, ki so del tega poklica. Gre za to, da nikdar ne veš, kaj se bo zgodilo in v veliko primerih ne moreš storiti nič, da bi nesrečo preprečil. Na relaciji Ljubljana–Kamnik pri postaji Šmarca je prehod, kjer ni zapornic in kjer ljudje z avtomobili pogosto peljejo čez progno, tudi ko jih na prihod vlaka že opozarja utripajoči signal. Tudi sam sem imel precej nesreč in ni lahko. Zadevo je potem treba raziskati, iti tudi na sodišče ipd.

Ko sem enkrat imel malce hujšo nesrečo pri Lavrici, sem močno upal, da v avtomobilu ni bilo otrok. Na srečo jih ni bilo, pa tudi z drugimi je bilo vse v redu. Stresno je, ker vidiš, kaj se dogaja, preprečiti pa ne moreš.

Ste imeli kakšen smrten primer?

V Črnučah, ko sem imel nesrečo, je ena oseba umrla. Enkrat pa sem bil zraven v kabini, ko je nek fant pri Šentvidu storil samomor. Še danes ga imam pred očmi. Takšne prizore si zapomniš za vse življenje. Nekateri strojevodje potrebujejo veliko časa, da si opomorejo.

Se vam zdi, da je v Sloveniji premalo strojevodij?

Moje mnenje je, da bi strojevodij lahko bilo več, sploh na območju Novega mesta. Zlasti v zadnjem času je veliko starejših strojevodij odšlo v pokoj.

Nekaj se govori, da bodo uvedli neko dodatno šolo za strojevodje, s katero bi povečali število strojevodij. Menim, da je to dobro in verjetno bi bilo treba v ta poklic zvabiti še več mladih.

S čim pa se ukvarjate v prostem času?

Moj hobi je zbiranje znamk. Zbiram jih že sedem let, zato imam precej veliko zbirko, ki mi

vzame veliko časa. Iz nekdanje Jugoslavije imam vseh, okrog 4000 znamk. Imam tudi vse slovenske znamke od samostojnosti naprej. Vsega skupaj imam vsaj 50 velikih albumov znamk. Z zbiranjem znamk se ukvarja tudi moja žena. Zbira znamke na katerih je upodobljena železniška tematika. Tudi njena zbirka je precej velika. Rad pa si vzamem čas tudi za druge stvari. Med drugim veliko postorim tudi na taščini kmetiji in v vinogradu.

Kmalu greste v pokoj. Boste pogrešali delo strojevodje?

Težko bo iti, to je gotovo, vendar pa mi dela tudi potem ne bo zmanjkalo. Imamo kmetijo, vinograd in znamke. Dan bo hitro minil.

Prav gotovo pa se boste videvali tudi s svojimi nekdanjimi kolegi z železnice. Različna srečanja in družnja imate verjetno že sedaj.

Najpogosteje se dobivamo tisti, ki smo skupaj hodili v šolo za strojevodje. Prvič smo se po več letih dobili v Novem mestu, na Gorjancih, drugič pa na Primorskem. Običajno gremo na kakšen izlet. Poleg tega imamo vsako leto še sindikalna srečanja, na katera pridejo strojevodje iz vse Slovenije. Včasih smo tudi kartali veliko, ko je bilo kaj prostega časa med izmenami, vendar je ta običaj nekoliko zamrl, vsaj v naši družbi. Prepričan sem, da se bomo tudi v prihodnje še srečevali in si povedali kakšno zanimivo zgodbo.

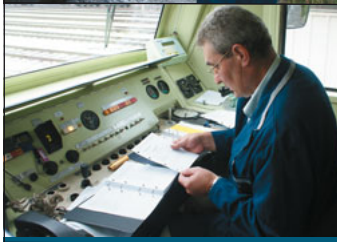
Morda bo sedaj končno čas tudi za parno lokomotivo?

Verjetno ne. Mislim, da imajo dovolj strojevodij. Pa tudi časa ne bo.

Kaj pa kakšen naslednik, ki bo nadaljeval družinsko tradicijo?

Po pravici povedano, ne verjamem. Sin se še šola, hči pa zagotovo ne bo v železniškem poklicu. Morda pa me presenetijo, bomo videli.

Pred začetkom vožnje je treba v celoti pregledati vlak.



Prvo kolesarsko prvenstvo SŽ

Železničarji med najboljšimi na Lisci

Devetindvajsetega avgusta smo se železničarji kolesarji pomerili na prvem kolesarskem prvenstvu. To je potekalo v okviru tradicionalne, letos devetnajste, gorske kolesarske dirke Skok na Lisco. Za organizacijo tekmovanja železničarjev je poskrbela kolesarska sekcija Sindikata železničarjev Slovenije.

Znano je, da je med železničarji kolesarjenje zelo priljubljeno in da se jih veliko srečuje na rekreativnih kolesarskih tekmovanjih, kjer primerjamo svoje športne dosežke. Velikokrat smo ugotavljali, da bi se kazalo preizkusiti na internem tekmovanju. Ko smo lani v SŽS ustanovili kolesarsko sekcijo, ki so jo člani in članice zelo dobro sprejeli, smo sklenili, da bomo pripravili tekmovanje za vse zaposlene. Ker je za organizacijo rekreativne kolesarske tekme potrebnih kar nekaj izkušenj, veliko dela, denarna sredstva pa pomenijo nepremostljivo težavo, smo se odločili, da tekmovanje za železničarje pripravimo skupaj s kolesarskim društvom Sevnica. Tako smo že junija objavili razpis v intranetu.

Na dan tekmovanja, lepega sončnega jutra, se je šestindvajset železničarjev v Sevnici



Startali smo z Glavnega trga v Sevnici.

pridružil več kakor 140 tekmovalcem. Prvih deset kilometrov smo vozili v zaprti vožnji do vznožja Lisce, kjer se je začel leteči start. Do cilja, ki je bil pred Tončkovim domom na Lisci, je bilo treba premagati 700 višinskih metrov na progi dolžine 9,4 kilometra. Na cilju je bilo hitro znano, da favoriti za skupno zmago, med katerimi je bilo tudi nekaj železničarjev, niso dovolili nikakršnih presenečenj. Vsi, ki so se prvič

spoznali s tem vzponom, so bili presenečeni nad zahtevnostjo vzpona. Najboljši je bil po pričakovanih **Miran Cvet** iz Hrastnika, železničarji pa smo tudi dosegli zelo dobre uvrstitve.

Prvenstvo Slovenskih železnic je s časom 31 minut in 39 sekund osvojil **Alojz Poglavc** iz sekcije za vleko Ljubljana, iz delovne enote Novo mesto, drugi je bil **Miran Židan**, ki je prispel na cilj v 33 minutah in 33 sekundah, tretji pa **Vojko Košič** s

časom 34 minut in 3 sekunde. V ženski tekmovalni skupini je bila s časom 51 minut in 23 sekund najboljša **Metka Kladnik** iz sekcije za vodenje prometa Ljubljana. Vsi udeleženci so prejeli praktične nagrade.

Cestitamo vsem udeležencem! Naslednje leto se spet srečamo na kolesarskem tekmovanju na Lisco.

Robert Kosaber



Med železničarji je prvo mesto osvojil Alojz Poglavc, drugo mesto Miran Žnidar, tretje mesto pa Vojko Košič.

DLŽ vabi na prireditve

Društvo ljubiteljev železnice Železna cesta vabi člane društva in nečlane na srečanja, ki so vsako prvo in tretjo sredo v mesecu, ob 17. uri, v prostorih Železniškega muzeja Slovenskih železnic, na Parmovi 35 v Ljubljani. Šestega oktobra bosta mag. Tadej Brate in Branko Kovač predavala o gozdni železnici v Krpatih, v Romuniji. Tretjega novembra bo predavanje o železniških progah v Bolgariji. Trinajstega novembra bo 32. boljši sejem modelne železnice v dvorani krajevne skupnosti Vir pri Domžalah. Več o tem najdete na spletni strani <http://dlz.weebly.com/sejmi.html>.

Sedmi šahovski turnir SŽ

Neurje ni ustavilo zagnanih šahistov

Kljub slabemu vremenu, ki je zajelo celo Slovenijo, se je v soboto, 18. septembra, zbralo 53 šahistov na sedmem turnirju cikla Slovenskih železnic, na katerem smo dobili novega, šestega, zmagovalca.

Vodilni v skupnem seštevku je Dušan Zorko, je ki izrabil odsotnost najresnejših konkurentov za prvo mesto in se z zmago še bolj učvrstil na vodilnem položaju v skupnem seštevku. Po četrtem kolu, ko je oddal pol točke Vladimirju Kodriču, in petem kolu, ko je izgubil s tretjeuvrščenim Borisom Skokom, ni kazalo na zmago Zorka. Nato pa je nanižal štiri zmage, med drugim tudi proti drugouvrščenemu Luki Šolmajerju in tako osvojil prvo mesto s pol točke prednosti pred nasledovalcema.

Tokrat nobenemu igralcu ni uspelo ostati neporažen, kar govori o veliki izenačenosti med igralci. Edini neporaženi igralec do zadnjega kola je bil Vladimir Kodrič, ki pa je v

zadnjem kolu izgubil s Šolmajerjem, in tako zasedel osmo mesto.

Najboljšo uvrstitev med nižje postavljenimi nosilci, je s 6,5 osvojenimi točkami dosegel Marko Jurič, ki je zasedel peto mesto. Najboljši železničar je bil tokrat Nenad Djekanović, ki je zbral 6 točk, kar je bilo dovolj za odlično osmo mesto.

Vrstni red 7. turnirja: 1. Dušan Zorko, 7,5 točke, 2. Luka Šolmajer, 3. Boris Skok, oba 7 točk, 4. Jože Skok, 5. Marko Jurič, oba 6,5 točke,

6. Vladimir Kodrič, 7. Primož Petek, 8. Nenad Djekanović, vsi 6 točk, 9. George Mejak, 10. Stanko Đurđević, oba 5,5 točke.

Skupni vrstni red: 1. Dušan Zorko 664 točk, 2. Matjaž Kodela 525, 3. Jože Skok 481, 4. Damjan Plesec 476, 5. Boštjan Jeran 468, 6. Marjan Oberč 461, 7. Mirko Tunjič 437, 8. Vladimir Kodrič 421, 9. Boris Skok 404, 10. Stanko Đurđević 380.

Vlastimir Đurđević



Z leve: Boris Skok, Jože Zorko in Luka Šolmajer

Pikin vlak je peljal v Velenje

Med 19. in 25. septembrom je na TRC Jezero v Velenju potekal največji slovenski otroški festival – Pikin festival, že enainvajseti po vrsti. Najbolj živahen dan festivala je bil Pikin dan v soboto, 25. septembra. Na celodnevni zabavi s Piko je goste zabavalo več kakor sto ustvarjalnih delavnic, glasbeno-plesni vrtljak, mini živalski vrt, razstave na prostem, igrane in lutkovne predstave, poulično gledališče in številni drugi nastopajoči. Tega dne se je zabava začela že na Pikinem vlaku od Ljubljane do Velenja, na katerem je seveda bila tudi navihana Pika. Pikin vlak je iz Ljubljane odpeljal ob 8.40 in v Velenje prispel ob 10.51. Seveda je ustavljal tudi na vmesnih postajah. Iz Velenja se je vračal ob 16.00 in v Ljubljano prispel ob 18.07.



Foto: Miško Kranjec

ŠAH

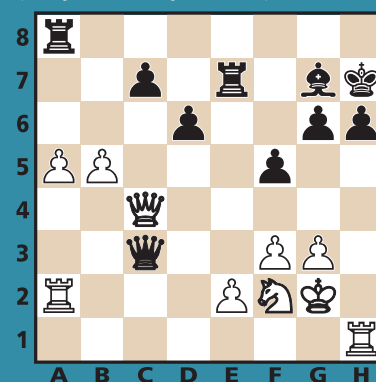
Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 15

Črni, da bi razbremenil pozicijo, vsiljuje menjavo dame, toda na potezi je beli, ki hitro in elegantno zaključi partijo v svojo korist.

Smejkal : Adorjan

(Vrnjačka banja, 1973)



Rešitev:

Primer 15

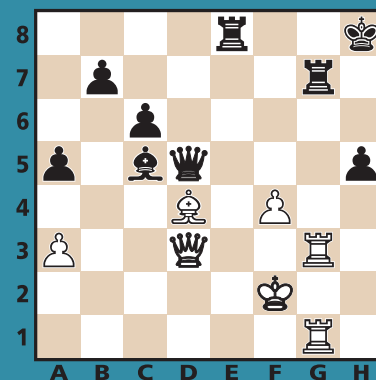
1. Txh6+ Kxh6 2. Dh5# (1. ... Lxh6 2. Dxc3)

Primer 16

Črnemu bi ob menjavi figur dva kmeta prednosti zadoščala za mirno nadaljevanje partije, toda predrzna akcija belega, ki je na potezi, odloča partijo v njegovo korist.

Miscot : Kloza

(Poljska, 1955)



Rešitev:

1. Dh7+ Kxh7 2. Tg7+ Kh8 3. Tg8+ Kh7 4. T1g7+ Kh6 5. Tg6+ Kh7 6. T8g7+ Kh8 7. Th6#



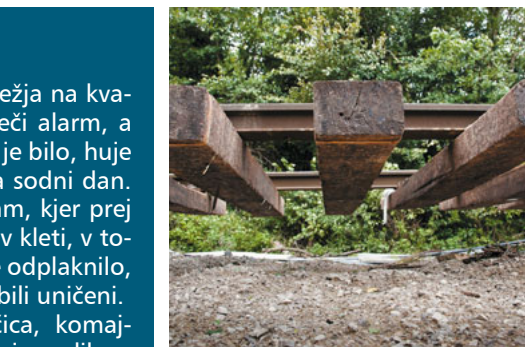
Dan, ko je podivjala Rižana

Vremenoslovci so napovedovali 30 centimetrov dežja na kvadratni meter, Agencija RS za okolje je razglasila rdeči alarm, a nihče ni mogel predvideti, kako hudo v resnici bo. In je bilo, huje kot kdaj koli, huje, kot pomnijo najstarejši. Skorajda sodni dan. Reke po Sloveniji so podivjale, poplavljele so tudi tam, kjer prej nikoli niso. Voda je vdiralna vsepovsod, v stanovanja, v kleti, v tovarne. Avtomobili so utonili, pridelek s polj in vrtov je odplaknilo, tla, pohištvo, gospodinjski stroji, shranjena živila so bili uničeni.

Podivjala je tudi Rižana; običajno skromna rečica, komajda več kot potok, je ponoči narasla v veletok, ki se je razlil po vsej rižanski dolini in odnašal s sabo proti morju vse, na kar je naletel in ni bilo pritrjeno, med drugim tudi gramoz iz dela koprške proge.

Zalil je tudi koprsko tovorno postajo in jo spremenil v široko jezero. Promet na progi je bil prekinjen vse do večera, ko je vzdrževalcem uspelo sanirati tik pod izogibalščem Rižana poškodovano progo ter jo ponovno usposobiti za promet. V tem času se je tudi gladina vode na tovorni postaji znižala toliko, da so vzdrževalci lahko očistili tire, ki so po tem spet bili prevozni.

Prvi vlak, potniški, je odpeljal proti Ljubljani nekaj po 21. uri.





Podarite doživetja!

20 EUR
DARILNI BON



Slovenske železnice

PRAKTIČNO IN NEPOZABNO DARILO - Darilni bon za popotovanje z vlakom po Sloveniji in tujini.

Darilni boni so na voljo v vrednostih 10, 20 in 50 evrov in jih lahko unovčite za vse storitve potniškega prometa Slovenskih železnic. Kupite jih lahko v Info centrih na železniških postajah v Ljubljani, Celju in Mariboru. Naročite jih lahko tudi na spletni strani Slovenskih železnic. Več informacij dobite na telefonski številki 01 29 13 391 in spletni strani www.slo-zeleznice.si.



Švicarske ure so pojem kakovosti v svetovnem merilu. Zato ni čudno, da se je švicarska industrija uveljavila tudi na področju tahografov.

Firma Hasler s sedežem v Bernu je že leta 1887 začela proizvajati svoji prvi tahograf, namenjenim železnicam. To je bil model Haushälter, ki se je udomačil tudi na parnih lokomotivah pri nas. Hasler je veskozi sledil razvoju oziroma ga je narekoval, tako da so se različne izvedbe njegovih registrirnih naprav uveljavile tudi na skoraj vseh naših lokomotivah in motornikih. (Edina omembe vredna izjema so bili v določenem času nemški tahografi Deuta.) Hasler je tudi danes med vodilnimi na področju merjenja hitrosti in digitalnega zajemanja ter hranjenja podatkov vožnje na železnicah po vsem svetu.