

Nova progja

Revija Slovenskih železnic



Aktualno
Novi zakon je sprejet

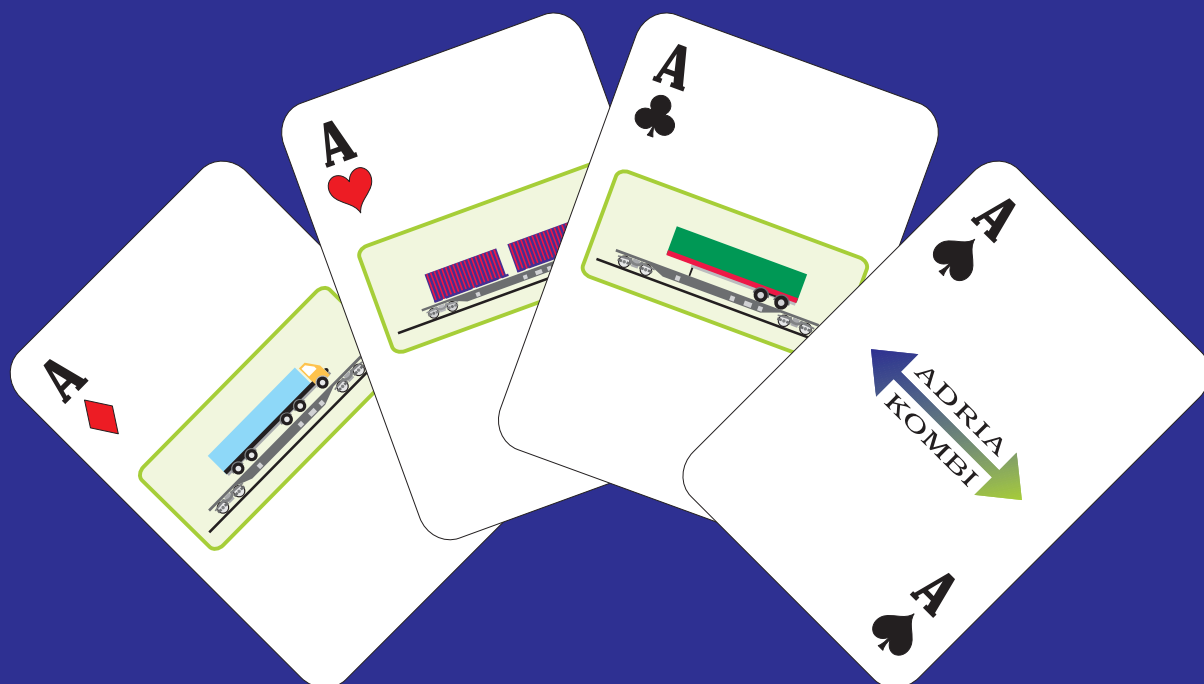
Aktualno
Nova notranja
organiziranost
Racionalizacija organizacijske
strukture

Potniški promet
Razstava van Gogha v Budimpešti

Tovorni promet
Uvedba evra v Tovornem prometu

Infrastruktura
Uvajanje ERTMS

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



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



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, Ana Tušar, Dario Cortese, Dušan Jež, Jože Urbanc, arhiv SŽ, arhiv ÖBB, arhiv Primorje • tisk: DNK d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 7. marca. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. februarja.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge



Aktualno

Državni zbor je na seji dne 31. januarja 2007 sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu. Zakon je sad skoraj dveletnega strokovnega dela.



Aktualno

Prvega januarja je v veljavo stopila nova notranja organizacija Slovenskih železnic in tudi z njo povezana sistemizacija in plan kadrov. Od začetka leta je naše podjetje tako organizirano v šestih poslovnih enotah.



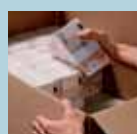
Aktualno

Javna agencija za železniški promet (AŽP) je 19. decembra prejela odločbi Evropske Komisije o odobriti 3,5 milijona evrov iz sklada vseevropskega prometnega omrežja TEN-T.



Aktualno

V Centralnih delavnicah si želijo postati vodilni vzdrževalci železniških vozil na stičišču petega in desetega železniškega prometnega koridorja.



Potniški promet

Zamenjava nacionalne valute z uvedbo evra kot zakonitega plačilnega sredstva v Sloveniji je v potniškem prometu minila brez večjih težav. Seveda pa je bilo potrebno opraviti veliko dela v obdobju priprave ...



Tovorni promet

V Tovornem prometu smo se s projektom »Prihaja EUR-o« začeli ukvarjati že konec lanskega poletja. Zamenjava valute je povzročila največ sprememb v podatkovnih okoljih in programih za izračun prevoznih stroškov in prikazih finančnih rezultatov.



Infrastruktura

Konec oktobra je v Stakleni dvorani upravne stavbe Slovenskih železnic potekal mednarodni sestanek UIC na temo ERTMS. Udeležili so se ga predstavniki UIC, železniških uprav in infrastrukturnih upravljavcev iz več evropskih držav.

2

3

4

6

10

12

14

Spoštovane bralke in bralci, najprej sem vam dolžan opravičilo. Na tokratno Novo progo ste morali čakati precej dlje kot napovedano. Za to so »krivi« poslanci in poslanke državnega zbora, ki so konec januarja odločali o tematici, ki je še kako aktualna za Slovenske železnice in s tem tudi za vsebino tokratne številke. Govorim seveda o noveli zakona o železniškem prometu.

Novi zakon, ki so ga v parlamentu sprejeli na zadnji dan januarja, je nastajal dolgo – skoraj dve leti. V tem času je dodobra razburkal strasti tako znotraj našega podjetja kot zunaj njega. Lahko bi dejali, da je to logično, saj je novi zakon dodobra premešal karte znotraj železniškega sektorja in posegel tudi na področje notranje organiziranosti Slovenskih železnic. Po delitvi na tri odvisne družbe za potniški promet, tovorni promet in vzdrževanje infrastrukture ter vodenja prometa pred štirimi leti novi zakon ponovno uvaja enovite, integrirane Slovenske železnice, ki opravljajo vse temeljne dejavnosti. Takšnemu modelu se je že prilagodila tudi naša notranja organizacija, ki je bila uveljavljena v začetku leta.

Drugo pomembno določilo novega zakona je prenos upravljanja javne železniške infrastrukture z Agencije za železniški promet nazaj na naše podjetje. Slovenske železnice torej kot enovito organizirano podjetje namesto funkcije pooblaščenega upravljalca ponovno postajamo polnopraven upravljalca javne železniške infrastrukture. Vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo pa bo od agencije prevzela nova direkcija, ki bo delovala v sestavi prometnega ministrstva. Po besedah prometnega ministra bo njen sedež v Mariboru.

Javna agencija za železniški promet bo po novem le varnostni organ in bo zagotavljala nediskriminatoren dostop do slovenske železniške infrastrukture za vse domače in tuje prevoznike. Ministrstvo za promet bo potrjevalo merila za določanje uporabnine za javno železniško infrastrukturo, vozne rede za notranji in čezmejni regijski potniški promet in skrbelo za različna dovoljenja.

Za reševanje pritožb, povezanih z nediskriminatornim dostopom do javne železniške infrastrukture, ter nadzor nad področnimi predpisi bo vlada imenovala posebno neodvisno komisijo.

Karte in z njimi odgovornosti so torej razdeljene. Ostaja pa vprašanje, ali novi zakon rešuje Slovenske železnice. Odgovor je jase – nikakor ne. Za pozitivno poslovanje bomo morali, seveda ob primernem financiranju javnih gospodarskih služb in nujnih investicij, poskrbeti sami. In ob tem verjetno pozabiti na kakšno zamero, ki je nastala prav ob sprejemanju nove zakonodaje.

Zakon je sprejet

Državni zbor je na seji 31. januarja 2007 sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu. Zakon je sad skoraj dveletnega strokovnega dela, pri katerem so ves čas sodelovali tudi predstavniki Holdinga Slovenskih železnic, d.o.o.,

Najprej je bila opravljena poglobljena analiza stanja in delovanja železniškega sistema, zlasti z vidika racionalnosti, učinkovitosti, primerljivosti z drugimi državami članicami Evropske unije in skladnosti z direktivami Evropske unije. Na njeni podlagi so bile ugotovljene številne slabosti obstoječe ureditve, zlasti na področjih upravljanja z javno železniško infrastrukturo, njenega razvoja in vodenja investicij ter organiziranosti Slovenskih železnic. Vse ključne slabosti izvirajo iz zakonodajnih sprememb v letu 2003, ko je bila sprejeta tretja novela k Zakonu o železniškem prometu. Z njo so bile ključne naloge, povezane z javno železniško infrastrukturo, zlasti upravljanje in vodenje investicij, prenešene na novoustanovljeno Javno agencijo za železniški promet. Slovenske železnice so postale zgolj pooblaščen upravljavec, s sprejetjem Zakona o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., na podlagi katerega so bile ustanovljene tri odvisne družbe za opravljanje dejavnosti potniškega in tovornega prometa in vzdrževanje infrastrukture ter vodenja prometa, ki nikdar niso začele dejansko poslovati.

Predvsem velja opozoriti na ugotovitve analize v zvezi z organiziranostjo Slovenskih železnic, v kateri so se pokazale številne slabosti razdelitve

enovitih železnic na več družb. Ugotovljene slabosti so bile podlaga za odločitev o novem modelu organiziranosti, posebej ob upoštevanju očitnega dejstva, da je bila razdelitev izvedena, ne da bi bili predhodno izpolnjeni kakršni koli pogoji, da bi lahko nove družbe uspešno poslovale. Prav tako je bilo spregledano, da zlasti ob upoštevanju relativne majhnosti slovenskega železniškega sistema ter finančnih, kadrovskih in tehnično-tehnoloških razlogov takšna organiziranost za Slovenske železnice nikakor ni primerna, temveč da ti razlogi narekujejo drugačno organiziranost.

Na podlagi analize vseh teh ugotovitev je bil v začetku leta 2005 prometnemu mini-

stru posredovan predlog rešitev, s katerimi bi se odpravile ugotovljene slabosti ter hkrati uskladil celoten železniški sistem z direktivami Evropske unije. Naj posebej omenimo, da je poslovodstvo že julija 2005 podprlo glavne rešitve zakona, zlasti prenos nalog upravljavca javne železniške infrastrukture z Javne agencije za železniški promet na Slovenske železnice ter enovitost Slovenskih železnic, to stališče pa je vztrajno in argumentirano zastopalo vse do sprejetja zakona, tudi s pomočjo večine socialnih partnerjev, ki so podprli takšno usmeritev.

Tako je bil sprejet model integriranih, enovitih železnic, v katerem bodo Slovenske želez-

nice opravljale vse temeljne dejavnosti, in sicer vzdrževanje železniške infrastrukture, vodenje železniškega prometa, prevoz potnikov in blaga, vleko vlakov in tehnično-vagonsko dejavnost, naše odvisne družbe pa bodo izvajale dopolnilne dejavnosti.

Sprejeti zakon postavlja ustrezen institucionalni okvir za normalno in uspešno poslovanje našega podjetja ter njegov hitrejši razvoj. Sedaj moramo dokazati, da zaslužimo dano zaupanje in s svojo sposobnostjo, znanjem, trdom in doseženimi rezultati dokažemo pravilnost rešitev, za katere smo se vsi zavzemali.

Poslovodstvo
Slovenskih železnic



Nova notranja organiziranost

Racionalizacija organizacijske strukture

Prvega januarja je v veljavo stopila nova notranja organizacija Slovenskih železnic in tudi z njo povezana sistemizacija in plan kadrov. Od začetka leta je naše podjetje tako organizirano v šestih poslovnih enotah, saj se je tehnično-vozovna dejavnost oddvojila od PE Vleka in TVD in postala samostojna poslovna enota, znotraj katere ni organiziranih sekcij, temveč službe. PE Vodenje prometa je razdeljena na sekcije za vodenje prometa Ljubljana, Maribor in Postojna. PE Vzdrževanje infrastrukture se deli na sekcije za vzdrževanje prog Ljubljana, Maribor, Celje in Postojna, na sekcije za signalno varnostne in telekomunikacijske naprave Ljubljana, Celje in Pivka ter na Sekcijo za elektroenergetiko Ljubljana. V PE Tovorni promet bodo še naprej delovale sekcije za tovorni promet v Ljubljani, Mariboru, Kopru in v Celju, Sekcija za kombinirani promet Ljubljana in Sekcija za male pošiljke Ljubljana. PE Potniški promet je razdeljena na dve sekciji za potniški promet: Ljubljana in Maribor. PE Vleka pa se deli na sekcije za vleko Ljubljana, Maribor in Divača.

Novost je vzpostavitev Centralne transportne operative, ki je, enako kot poslovne enote, podrejena neposredno poslovodstvu. Ta nova organizacijska enota je prevzela združevalno in usklajevalno vlogo na področju izvajanja transportno-prometnih in logističnih procesov.

V sekretariatu so po novem združene Služba za organizacijsko komuniciranje, Služba za mednarodne odnose ter Služba za kakovost, procese in okolje. Poleg sekretariata so organizirane še tri

štabne službe. Nekdanja skupna Služba za interno revizijo in notranji nadzor je po novem razdeljena na Službo za interno revizijo, ki se ukvarja predvsem z interno revizijo in nadzorom finančno materialnega poslovanja, ter na Službo za notranji nadzor, ki se osredotoča na prometni in tehnični nadzor. Štabna služba ostaja tudi Služba za kontroling.

Druge dejavnosti so organizirane kot področja: Področje za ekonomiko, Področje za nabavo, Področje za kadre, Področje za organizacijsko-pravne zadeve, Področje za nepremičnine, Področje za informatiko ter Področje za razvoj in investicije.

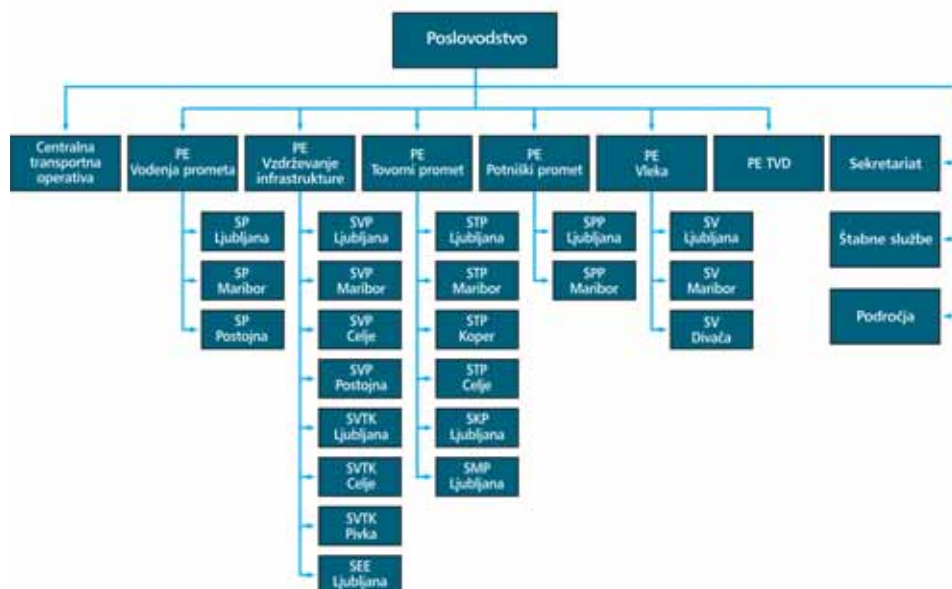
Osnovno izhodišče priprave nove organiziranosti je bila racionalizacija organizacijske strukture. Število ravni vodenja se je tako zmanjšalo s šestih na štiri, število organizacijskih enot pa se je

zmanjšalo kar za 126. Bistveno se je zmanjšalo tudi število različnih delovnih mest. S spremembami sistemizacije se namreč spreminja tudi izvajanje posameznih procesov dela. Na tretjem in četrtem organizacijskem nivoju je predvideno samo izvajanje operativnih nalog, medtem ko se izvajanje vseh podpornih procesov (tako imenovana tehnična in klasična režija) prenese na drugi nivo organiziranosti. Seveda so za vseh šest poslovnih enot zagotovljene ločene računovodske evidence v skladu z direktivami Evropske unije in opredeljeni kazalniki poslovanja za posamezne ravni organizacije.

Nova sistemizacija je s seboj prinesla predvsem racionalizacijo števila delovnih mest z združevanjem vseh tistih delovnih mest v posameznih tarifnih skupinah, kjer se zahtevajo enaka znanja

in zmožnosti in so razvrščena v iste plačilne razrede. Z njo se tudi odpravljajo očitna plačna nesorazmerja na delovnih mestih, kjer delavci opravljajo ista dela in oblikujejo nova delovna mesta ob upoštevanju načela večopravnosti. Združevanje delovnih mest in večanje mobilnosti zaposlenih bo na daljše obdobje omogočilo tudi postopno kadrovsko racionalizacijo in s tem znižanje stroškov dela. Spremembe sistemizacije ne bodo vplivale na vrednotenje delovnih mest, saj so se združevala le delovna mesta, ki so bila že do sedaj enako vrednotena. Spremembe so bile uvedene le na tistih delovnih mestih, kjer so bila ugotovljena plačna nesorazmerja, torej so bila v različnih organizacijskih enotah oziroma na različnih lokacijah za enako delo z dosedanja sistemizacijo predvidena različna delovna mesta.

Shema notranje organizacije Slovenskih železnic



Evropska sredstva za železniško infrastrukturo

Javna agencija za železniški promet (AŽP) je 19. decembra prejela odločbi Evropske Komisije o odobriti 3,5 milijona evrov iz sklada vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T).

Evropska komisija je razpis za kandidature za sredstva sklada TEN-T objavila marca lani. Države članice EU so lahko v okviru programa predlagale projekte iz vseevropskega prometnega omrežja TEN-T, ki zagotavljajo doseganje namenov iz temeljnih dokumentov tega področja. Prednost so imele investicije in študije na področjih, ki so

opredeljeni kot prednostni projekti na območju Slovenije v Odločbi Evropskega parlamenta in Sveta. V Sloveniji so to projekti na železniški osi Lyon-Trst-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budimpešta-meja z Ukrajino: Benetke-Ronchi Sud-Trst-Divača, Koper-Divača-Ljubljana in Ljubljana-Budimpešta.

AŽP bo na podlagi svojih predlogov prejela sredstva za dva projekta. Prvi je priprava strokovnih podlag in študije izvedljivosti za razvoj železniške infrastrukture na območju ljubljanskega vozlišča. Projekt je ocenjen

na 2,5 milijona evrov, milijon evrov pa bo znašal delež sredstev Evropske unije. V projektu bodo izdelane strokovne podlage za izdelavo predinvesticijske zasnove izbranih variant zasnove ljubljanskega železniškega vozlišča ter potrebne prostorske plane mestnega, regionalnega in državnega nivoja.

Agencija bo prejela še 2,5 milijona evrov, za sofinanciranje pridobitve gradbenega dovoljenja za obnovo in elektrifikacijo železniške proge Pragersko-Hodoš. Cel projekt bo vreden 6 milijonov evrov. Osnova za

začetek rekonstrukcije in elektrifikacije te proge bo državni lokacijski načrt za to progo. Načrtovana je tekonstrukcija proge za hitrosti 160 km/h (z lokalnimi izjemami), nadgradnja proge na kategorijo D4 (25 kN/os osne obremenitve) ter elektrifikacija proge skupaj z gradnjo elektronapajalnih postaj. Pogodbo o posodobitvi proge sta že 8. decembra na sedežu AŽP podpisala direktor AŽP Rajko Satler in Biljana Vojnovič kot predstavnica konzorcija izvajalcev. Dela naj bi bila končana v dveh letih.

Zemljišče v Novi Gorici prodano

Primorje iz Ajdovščine bo na območju novogoriške železniške postaje že letos začelo graditi stanovanjsko-poslovni kompleks. Zadnji korak k temu projektu je bil narejen 5. januarja na sedežu novogoriške občine. Na ta dan je bila podpisana pogodba o prodaji železniškega zemljišča ajdovskemu podjetju.

Kot je povedal generalni direktor Primorja Dušan Črnigoj, se bo novi kompleks raztezal na okrog 106.000 kvadratnih metrih in bo pravo mesto v malem. Primorje bo najprej zgradilo tri enajstnadstropne stanovanjske stolpnice, gradnja naj bi se začela že konec leta. Skupaj bo zgrajenih 14 stanovanjskih blokov. Stanovanjskemu delu pa se bo

pridružil še poslovni del – nakupovalno središče z gostinskimi lokali. Vrednost naložbe je 200 milijonov evrov, Primorje pa

je za zemljišče plačalo dobrih 23 milijonov evrov.

Namestnik generalnega direktorja Branko Omerzu je ob podpisu



pogodbe povedal, da je podpis pogodbe s Primorjem pomemben dogodek v razvoju Nove Gorice in širšega območja. Povedal je tudi, da Slovenske železnice nadaljujejo prizadevanja za uvrstitev bohinske proge na seznam Unesca. Pomočnik generalnega direktorja Igor Hauptman pa je poudaril, da prodaja zemljišča za Slovenske železnice ne pomeni umika iz Nove Gorice in da bodo dosedanja delovna mesta ohranjena.

Novogoriški župan Mirko Brulc je povedal, da prodaja zemljišča omogoča širitev Nove Gorice, prepričan je, da bo ob železniški postaji nastalo eno od novih mestnih središč, ker je blizu meja z Italijo, pa je ureditev tega območja še kako pomembna.

Program zdravstvene preventive letos tudi v Zdravilišču Laško

Pokličite 03-7345-122 ali obiščite vročo ponudbo na www.zdravilisce-lasko.si

Ko pride v Zdravilišče Laško skupina železničarjev na oddih, potem je vsekakor veselo, pestro in zanimivo.

Program zdravstvene preventive pri nas izgleda takole ...



Hotelski kompleks leži **sredi parka ob Savinji**, le petnajst minut sprehoda do centra mesta. Bivali boste v sobi kategorije komfort v hotelu kategorije štirih zvezdic. Vsi prostori v hotelu (bazenski kompleks, savna center, center zdravja in lepote, restavracije,...) so med seboj povezani, pod eno streho, tako da lahko pridete do vseh prostorov tudi v kopalnem plašču.

V Zdravilišču Laško uspešno **zdravimo** poškodbe gibal, obolenja hrbtenice, revmatizem, mišična in nevrološka obolenja. Glede na vaše zdravstveno stanje boste po pregledu pri zdravniku fiziatru dobili seznam opravljanja terapij.

V okviru programa zdravstvene preventive vas bomo povabili, da se nam pridružite pri jutranji telovadbi ali jogi v telovadnici, v toplih mesecih pa v zdraviliškem parku. Organizirana bo tudi terapevtska vadba v notranjem termalnem bazenu. Po krepčilnem zajtrku se odpravimo na terapije ali se predamo rokam izkušenih maserjev.

Zdrav duh v zdravem telesu bo naše vodilo pri **športnih aktivnostih**. Fitness center v zdravilišču je opremljen s kardio linijo in opremo za vse mišične skupine. Vadba bo potekala pod strokovnim vodstvom vaditeljev. Povzpeli se bomo na hrib Hum, ki kot varuh bdi nad Laškim. Spet drugič se bomo odpravili na sprehod do okoliških cerkva, vam ponudili možnost igranja namiznega tenisa, izposojajo koles, balinanje in igranje tenisa na bližnjem igrišču.

Seveda ne bo manjkal tudi tisti **poučni del** oddiha. V zdravilišču bomo pripravili predavanje zdravnika o zdravem načinu življenja,

o prehrani, vzrokih najpogostejših bolezni in okvar in o podobnih temah. Prisluhnili boste tudi predavanju fizioterapevta o bolečini v križu ter se naučili vaj proti bolečini v križu, ki je najpogostejša težava našega časa.

Popoldan se bomo vsak dan podali **na potep**. Odšli bomo na ogled mesta Laško in izvedeli kaj več o zgodovini in kulturnih znamenitostih, si ogledali pivovarno, nato pa okušali paleto laških piv v Okrepčevalnici Pri mostu.

V poletnih mesecih bo tudi v zdraviliškem parku veselo. Enkrat v tednu bomo hotelsko večerjo pripravili kar pod krošnjami dreves ob glasbi harmonike. Ob večerih se bomo ob sredah, petkih in sobotah veselo zavrteli ob glasbi hotelskega dueta, naša animatorka pa pripravi tudi razne družabne igre.

Vaš prosti čas boste lahko namenili za meditacijo, barvno terapijo, za plavanje v notranjem in zunanem termalnem bazenu ter za obisk savna centra. Po želji vam bomo organizirali tudi izlet v okolico Laškega: ogled doline Gračnice in kartuzije Jurklošter, piknik na Marofu, ogled Celja z gradom (doplačilo) ...

Pa še to: programa zdravstvene preventive se lahko pod enakimi pogoji udeležijo vsi zaposleni in ga plačajo na tri obroke. Pogoj za to je, da vas na program napotijo z ustrezno naročilnico Slovenskih železnic.

Dobrodošli v mestu zdravja, piva in cvetja!



zdravjeoddihspostitev

Načrti Centralnih delavnic

CD smo ljudje

V eni od prejšnjih števil Nove proge smo zapisali, da bo treba kar pošteno zavihati rokave, če hočemo postati vodilni vzdrževalci železniških vozil na stičišču petega in desetega železniškega prometnega koridorja. Danes vam bomo predstavili naše načrte in aktivnosti za to uveljavitev. SŽ-Centralne delavnice Ljubljana d.o.o. oziroma njene predhodnice so bile ustanovljene kot vzdrževalni servisi železniških voznih sredstev za potrebe Slovenskih železnic, ki so še sedaj tudi najpomembnejši kupec naših storitev. Omenimo naj, da postopno že nekaj let povečujemo obseg poslovanja z drugimi kupci, ki danes pomeni petino celotnega obsega prodaje Centralnih delavnic. To dosegamo tako doma kot v tujini ob tem, da želimo v prihodnosti ta delež še povečevati. Motivov za takšno usmeritev je več. Če na trgu, kjer divja neizprosna konkurenca, danes pri-

dobiš posel, je ta šele pridobljena priložnost. To pomeni, da je storitev treba tudi izvesti v dogovorjenem roku, z načrtovanimi stroški ter v zahtevani kakovosti. Samo če je podjetje sposobno istočasno izpolnjevati vse konkurenčne parametre, se bo kupec ponovno in zadovoljen vračal. Žal pa tudi to danes več ne zadostuje za dolgoročni obstoj in rast podjetja. Vsako podjetje, ki si resno želi ostati na trgu, svojo ponudbo plemeniti in izboljšuje. K temu smo nena zadnje zavezani s pridobljenimi certifikati kakovosti in dovoljenji tujih železniških uprav.

Ker si želimo na eni strani izpolniti pričakovanja vseh strank in na drugi strani tudi uresničiti interese Centralnih delavnic, smo se odločili, da bolj dejavno stopimo na pot spremembam, s katerimi bomo dosegali zastavljene cilje. Širši krog zaposlenih znotraj Centralnih delavnic je v

začetku leta 2006 v strateškem poslovnem načrtu družbe opredelil ključne priložnosti za rast in obstoj in se v tem tudi poenotil. Nastal je obsežen in ambiciozen seznam področij, kjer se moramo in želimo izboljšati.

Seznam sestavljajo:

- Program prenove poslovnih procesov, ki pomeni reorganizacijo poslovanja družbe.
- Program poslovne racionalizacije, ki znižuje stroške poslovanja.
- Program nabavnega menedžmenta, ki organizira in razvija lastno nabavo.
- Program novih produktov in novih trgov, ki širi storitve vzdrževanja in revizije železniških vozil ter razširja naše poslovanje na trge JV Evrope.
- Program kakovosti poslovanja, ki uvaja evropska merila poslovne odličnosti.
- Program upravljanja s človeškimi viri spodbuja zaposlene k inovativnosti.

Z izvajanjem teh programov bomo razvili sposobnosti za izvajanje konkurenčnejših vzdrževalnih storitev na trgu. V drugi polovici leta 2006 smo iz nabora aktualnih programov za leto 2007, ki je pred nami, izbrali štiri prednostna področja, ta pa podrobneje opredelili po principih strateškega načrtovanja in projektnega dela.

S katerimi strateškimi projekti torej želimo v letošnjem letu usmerjati spremembe poslovnih procesov in dejavnosti družbe? V prenovi proizvodnih procesov se bomo osredotočili na proces načrtovanja proizvodnje in se lotili optimiranja popravil. Prenovili bomo sistem vodenja in upravljanja proizvodnje. Pospešili bomo vlaganja v novo tehnološko opremo, ki nam bo pomagala ohranjati konkurenčnost. S temi dejavnostmi bomo omogočili skrajšanje pretočnih časov, znižanje stroškov ter šte-





vila napak in povečali produktivnost ter kakovost.

Izhajali bomo iz dejstva, da je mogoče s kančkom domiselnosti vsako delo poenostaviti vsak postopek posodobiti in vsak proces izboljšati. S strateškim nabavnim menedžmentom bomo zagotovili učinkovito organizacijo in celovito obvladovanje nabave v okviru SŽ-CD. Z novimi informacijskimi in logističnimi rešitvami bomo zagotovili krajši čas dobave na mesto vgradnje. Z razvojem novih produktov in trgov bomo poiskali priložnosti in možnosti SŽ-CD, da si zagotovi razvoj na odpirajočem se transportnem trgu in s tem povezano internacionalizacijo servisne dejavnosti. Dosegli bomo prepoznavnost na trgu in si s širjenjem nabora konkurenčnih storitev zagotovili ustrezen delež, ki bo naši družbi omogočal rast in razvoj. Prepričani smo, da se z uspešnim trženjem naših potencialov družbi ni potrebno bati za obstoj in uspeh.

»CD smo ljudje« je vodilo programa, s katerim si želimo vsem zaposlenim ponuditi prijetno in

vzpodbudno okolje. Posamezniku želimo omogočiti učinkovito in hkrati prijetno opravljanje dela. Zato bomo pozornost namenili dejavnostim, usmerjenim v rast zadovoljstva zaposlenih pri delu. Prenovili bomo sistem izobraževanja in razvoja kadrov. Če se skupaj odločimo za spremembe, lahko približamo naše sposobnosti potrebam delovnih procesov in ciljev družbe.

V družbi smo se na podlagi navedenih strateških usmeritev tudi že lotili nekaterih aktivnosti. Med drugim smo, skupaj z vodstvom Slovenskih železnic, podpisali pogodbo o prenosu nabave materiala in rezervnih delov za vzdrževanje železniških vozil med HSŽ d.o.o. in SŽ-CD Ljubljana d.o.o., pogodbo o prenosu dejavnosti vzdrževanja železniških vozil in pogodbo o odpravi posledic izrednih dogodkov ter o dejavnosti zimske službe. V našo družbo je tako prešlo iz Holdinga Slovenske železnice 70 novih sodelavcev.

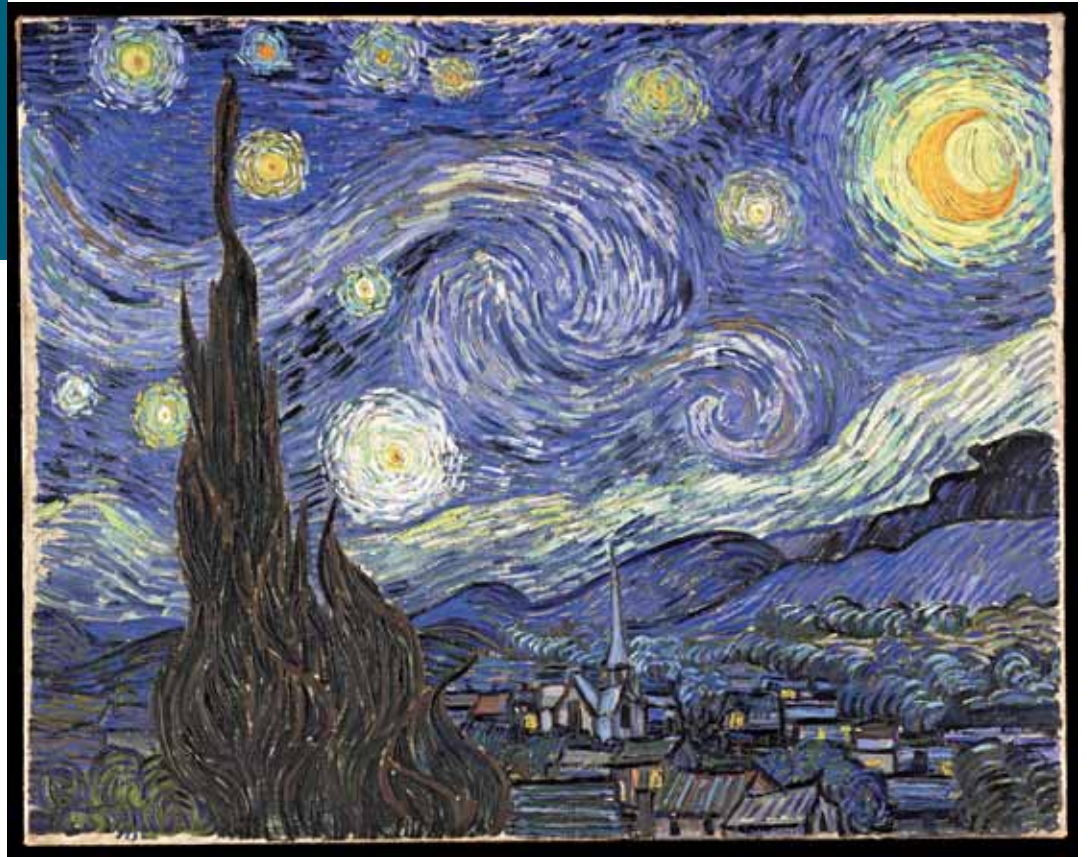
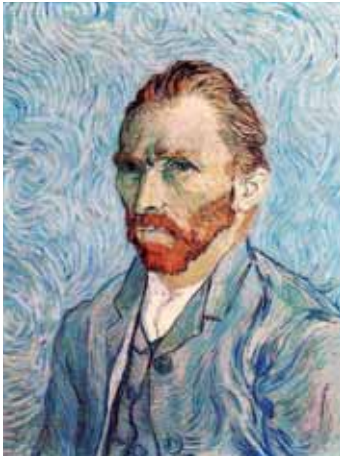
Pogodba o prenosu nabave materiala in rezervnih delov za vzdrževanje železniških vozil med

SŽ in SŽ-CD je eden izmed elementov novega modela vzdrževanja železniških vozil. Z njo so jasno razmejene pristojnosti in odgovornosti tako naročnika kot izvajalca glede nabave in vodenja zaloga na segmentu vzdrževanja železniških vozil. S tem je omogočen učinkovit nadzor nad stroški, časom in kakovostjo vzdrževanja železniških vozil. Vsi dosedanje sistemi delitve nabave rezervnih delov in materiala so se izkazali kot neustrezni. Nabavna funkcija je bila podvojena in s tem stroškovno neučinkovita, v nabavo vpletene strani pa niso imele jasno razmejenih in opredeljenih obveznosti in odgovornosti. Skupaj z nepovezanostjo proizvodne in nabavne funkcije se je to izkazovalo v dolgoletnih težavah pri preskrbi z rezervnimi deli in materialom za vzdrževanje železniških vozil. Zato za našo družbo pomeni celovito obvladovanje poslovne funkcije nabave enega od strateških ciljev, saj je pravočasna nabava rezervnih delov in materiala eden od predpogojev za ustrezno izvajanje vzdrževanja železniških vozil. Skupaj s

Holdingom Slovenske železnice, d.o.o. smo našli rešitve, ki bodo za nas pomenile bistveno krajše čase od nastanka potrebe po rezervnem delu oziroma materialu do njegove dobave, na drugi strani pa Slovenskim železnicam omogočile večjo razpoložljivost voznega parka in nižje stroške upravljanja z zalogami.

S pogodbo o prenosu dejavnosti vzdrževanja železniških vozil in pogodbo o odpravi posledic izrednih dogodkov ter o dejavnosti zimske službe pa naša družba prevzema celotno dejavnost vzdrževanja železniških vozil, ki se je do sedaj opravljala na lokacijah Slovenskih železnic – in sicer v Ljubljani, Zidanem Mostu, Novem mestu in Mariboru – ter intervencijsko skupino, ki je sedaj v Proizvodnji Ljubljana.

Ob koncu naj poudarim, da spremembe poganjajo neprestane izboljšave in delo v delovnih skupinah. Vsak zaposleni s svojim delom in sodelovanjem lahko veliko prispeva h končnemu uspehu. V družbi SŽ-Centralne delavnice smo prepričani, da **znamo in zmremo**.



Razstava van Gogha v Budimpešti

Tokrat vas za popestritev sivih zimskih dni vabimo, da se z vlakom odpravite v Budimpešto. In zakaj tja? Zato ker je v budimpeštanskem muzeju lepih umetnosti na ogled retrospektivna razstava del Vincenta van Gogha, velikana modernega slikarstva. Na ogled je postavljenih 43 olj in 34 grafičnih slik. Večina del je iz zbirke van Goghovega muzeja v Amsterdamu in okoli tridesetih muzejev ter zasebnih zbirk z vsega sveta. Poleg van Goghovih del so na razstavi tudi dela njegovih sodobnikov – tako nizozemskih kot drugih znanih slikarjev, na primer Rembrandta van Rijna in Eugena Delacroixa. Za povrh je na razstavi predstavljeno tudi precej del madžarskih slikarjev, ki so pri svojem delu iskali navdih v slikah van Gogha. Razstava bo odprta do 20. marca in je vsekakor ne gre prezreti!

No, ko boste enkrat že v Budimpešti, si le vzemite čas in jo spoznajte. Preden pa se spustite v pustolovščino odkritja mesta, si v kakšnem turistični agenciji priskrbite brošuro Vodič po Budimpešti, kjer boste našli informacije o vseh

javnih ustanovah, naslove kulturnih znamenitosti, urnike muzejev in še zemljevid mesta, vključno s skico javnega mestnega prevoza. V Budimpešti si lahko kupite kartico Budapest Card, s katero potem izkoristite popust v restavracijah, pri raznih ogledih mesta, prost prevoz z vsemi oblikami javnega prevoza in seveda še trenutku priročno popust v muzejih.

Prestolnica Madžarske je veličastno mesto ob bregovih Donave, polno mostov in točk za ogled: od Grajske četrti do Dunajskih vrat, od Matjaževe cerkve do Ribiške trdnjave, od koder se ponuja čudovit razgled na Donavo in Pešto. Ogleda vredna je tudi nekdanja Kraljevska palača ali pa ostanki srednjeveškega gradu s znamenitim Kijastim stolpom. Na sprehod se odpravite ob obali Donave, ker boste lahko čez reko občudovali madžarski parlament, ki je vsekakor eden najbolj znanih simbolov Budimpešte. Preko mostu boste prišli na Margaretin otok, v velik park, kjer si lahko ogledate Vodni stolp. Na Trgu junakov (Hosoktere) si oglejte Milenijski spomenik, tam sta tudi že prej ome-

njeni Muzej lepih umetnosti ter Galerija Mucsarnok. Sprehodite se okrog bazilike Sv. Štefana, oglejte si Veliko Sinagogo ...

V Budimpešti se ponašajo z botaničnim vrtom ter enim večjih živalskih vrtov v Vzhodni Evropi. V njem je več kot 500 vrst živali ter 4.000 vrst rastlin pa tudi veliko zanimivih zgradb. Ena od teh je Slonova hiša – razgledni stolp, s katerega seže pogled na celoten vrt. Obiščite tudi stekleno Hišo palm, pod katero se nahaja akvarij. Po celodnevem sprehodu se vam bo zvečer gotovo prilegla večerja v tradicionalni madžarski gostilni – čardi s cigansko glasbo in plesom, ki vas bo prebudil in napolnil z novo močjo.

V Budimpešto lahko potujete z vlakom IC Citadella, ki čez Hodoš vozi vsak dan. Odhod vlaka iz Ljubljane je ob 7.40, prihod na postajo Budapest Deli ob 16.23. Vrnitev s postaje Budapest Deli je ob 12.50, prihod v Ljubljano ob 21.31. Za potovanje z vlakom IC Citadella smo v sodelovanju z madžarskimi železnicami vpeljali ponudbo Budapest Spezial. Po tej ponudbi stane povratna vozovnica 2. razre-

da za relacijo Ljubljana-Budimpešta le 39 evrov oziroma 9.346 tolarjev. Otroci plačajo polovico cene oziroma 19,50 evra ali 4.673 tolarjev. Mogoče je seveda kupiti vozovnico tudi za potovanje v eno smer – v tem primeru stane vozovnica za odraslo osebo 29 evrov oziroma 6.950 tolarjev, za otroka pa 14,50 evra ali 3.475 tolarjev. V Budimpešto lahko vsak dan potujete še z nočnim EN vlakom Venezia čez Zagreb. Vlak odpelje iz Ljubljane ob 2.00 in pripelje na postajo Budapest Keleti ob 10.53. Vrnitev s postaje Budapest Keleti je ob 17.20, prihod v Ljubljano ob 2.12. Povratna vozovnica za potovanje v 2. razredu z vlakom EN Venezia stane 55,80 evra oziroma 13.372 tolarjev. Skupine 6 oseb in več plačajo za povratno vozovnico 2. razreda le 44,20 evra ali 10.592 tolarjev na osebo.

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

Posebni vlak kot malo takih

Vlakov, ki bi pred našimi očmi vozili in vozili, medtem ko bi mi preštevali vagone, je na Slovenskih železnicah v potniškem prometu relativno malo. In če že so, vozijo po navadi v tranzitu. In vendar ... za konec leta 2006 smo, kot bi postavili piko na i, organizirali posebni vlak, ki ga je sestavljalo kar 11 klasičnih vagonov.

Vlak je zakupila agencija CMT, bolj znana kot Collegium. Potem ko so junija stekli prvi stiki s predstavniki agencije, smo bili kar malce skeptični. Njihov načrt, da za novoletne praznike organizirajo izlet z vlakom iz Ljubljane v Beograd za 700 ljudi, se nam je namreč zdel kar precej širokopotezen. Pripravo komercialne ponudbe je olajšalo dejstvo, da imamo

s Hrvaškimi železnicami in Železnicami Srbije podpisan sporazum o komercialnih pogojih za vožnjo posebnih vlakov mednarodnem potniškem prometu. Na njegovi osnovi smo lahko pripravili ponudbo takoj, brez dodatnega zbiranja cen za vožnjo po progah tujih uprav. Sporazum, ki je bil sklenjen sredi leta 2006, je namreč bistveno pospešil postopek dajanja ponudb potencialnim strankam, ki pričakujejo hiter odziv in na svoje povpraševanje hiter odgovor.

Cenovno ponudbo za prevoz je agencija CMT sprejela in hitro se je izkazalo, da tudi zelo dobro poznajo stanje na trgu tovrstnih potovanj. Potem, ko je agencija izlet razpisala, je bil prodan tako rekoč mimogre-

de. Upoštevajoč razpoložljive kapacitete smo s predstavniki agencije novembra določili končno sestavo – enajst vagonov za 630 potnikov. Sledilo je še več sestankov, potrebnih za usklajevanje tako velikega projekta – med drugim tudi s Hrvaškimi železnicami in Železnicami Srbije – in zadeva je stekla.

Odhod vlaka CMT iz Ljubljane je bil 29. decembra ob 23.30, vrnitev iz Beograda pa 2. januarja ob 11.45. Predstavniki agencije so se izkazali tako kot dobri poznavalci populacije, ki se odloča za njihove izlete, kot tudi dobri organizatorji ob izvedbi. Vsak vagon je imel svojega vodiča, na vlaku je bilo šest redarjev ter za vsak primer tudi zdravnik. Odgovornost

za tako veliko število potnikov nikakor ni majhna. V odhodu je vlak spremljal tudi predstavnik PE Potniški promet. In vlak je odpeljal ...

Danes, ko analiziramo celoten projekt, lahko povzamemo, da se je železnica, kot že velikokrat doslej, izkazala kot najbolj ustrezen prevoznik večjega števila potnikov. Glede na odlično sodelovanje z agencijo CMT je pričakovati, da bodo temu vlaku sledili še drugi.



Evro v potniškem prometu

Večjih težav ni bilo

Zamenjava nacionalne valute z uvedbo evra kot zakonitega plačilnega sredstva v Sloveniji je tudi v potniškem prometu minila brez večjih težav. Pravzaprav je vse potekalo navidez mirno in na zunaj skoraj neopazno. Seveda pa je bilo potrebno opraviti veliko dela v obdobju priprave, da so lahko vsi prodajni in poprodajni postopki od 1. januarja naprej stekli brez zapletov.

Priprave za prehod na plačevanje z evri so v potniškem prometu stekle že v prvi polovici leta 2006. Od septembra naprej je v okviru potniškega prometa delovala posebna delovna skupina, katere člani so bili zadolženi za posamezne naloge v skladu z natančnimi zadolžitvami in roki. Postavili so si tri osnovne cilje:

- priprava nove tarife ter prilagoditev elektronskega prodajnega sistema EPA/SUPRA,
- zagotovitev potrebne evro gotovine,
- priprava potrebne opreme za prodajna mesta.

Veliko smo sodelovali s predstavniki prodajalcev vozovnic in vlakospremnega osebja, da bi zagotovili primerno in čim bolj uporabno opremo (denarnice, kalkulatorji,



Potniške blagajne so bile dobro založene z evrskim drobižem.

detektorji in razdelki za blagajne). Zato je bilo organizirano tudi izobraževanje za vse prodajalce vozovnic, kjer je bila posebna pozornost namenjena postopkom prepoznavanja možnih ponaredkov evro valute. Dobava potrebne opreme ni potekala brez vseh težav, saj je bilo povpraševanje po takšni opremi na tržišču izredno veliko in so dobavitelji le s težavo zadovoljili vse potrebe. Kljub temu je bila vsa oprema, predvsem zaradi izredne prizadevnosti posameznikov, pravočasno dostavljena na vsa prodajna mesta.

Največjo potencialno težavo je dejansko pomenilo zagotavljanje

potrebne količine začetne evro menjalnice. Pričakovali smo težave pri vračanju denarja, zlasti v obdobju dvojnega obtoka. V drugi polovici decembra je bilo na prodajna mesta razdeljeno skupaj 154.245 evrov. Posamezna prodajna mesta so prejela od najmanj 201 evra pa do 19.440 evrov. Naloga ni bila enostavna, vendar je bila uspešno opravljena z dobrim sodelovanjem potniškega prometa z osebjem vodenja prometa in tovarnega prometa. Dejansko je bilo v prvih dneh leta 2007 nekaj težav, saj so prvi potniki radi plačevali z tolarskimi bankovci velikih vrednosti oziroma so

železniške potniške blagajne v prvih novoletnih dneh uporabili tudi kot menjalnice. Uporabnike smo prijazno opozorili na težave pri vračanju drobiža in jim priporočili plačevanje z bankovci manjših vrednosti. Tako smo kljub vsem težavam in po zaslugi prizadevnosti prodajnega in vlakospremnega osebja obdobje dvojnega obtoka uspešno prestali. Če smo se v začetku bali, da bo drobiža premalo, pa se je kmalu zadeva obrnila in trenutno ugotavljamo, kot sicer tudi mnogi drugi prodajalci v Sloveniji, da je evrskega drobiža izredno veliko ali skoraj preveč.

Velja omeniti še prodajno akcijo, s katero smo od 20. decembra naprej uporabnikom ponudili nakup abonentskih vozovnic z 10-odstotnim popustom. Cilj je bil zmanjšati naval kupcev abonentskih vozovnic v prvi dneh januarja 2007. Nenazadnje pa smo želeli hkrati tudi sicer oglaševati nakup abonentskih vozovnic. Tako je bilo decembra po posebni ponudbi prodanih 2219 dijaških in 826 splošnih abonentskih vozovnic. To pomeni dobrih 20 odstotkov načrtovane januarske prodaje, poleg tega pa se je za nakup abonentskih vozovnic odločilo tudi precej novih potnikov. Tako lahko ocenimo, da je bila akcija dobro sprejeta in upravičena.

Naše dejavnosti pa še niso končane. Na podlagi analize januarske prodaje vozovnic bomo pripravili ustrezne korektivne ukrepe, kjer bo to potrebno. Vsekakor je bila uvedba evra eden od pomembnejših projektov v delovanju potniškega prometa in nedvomno zgodovinska. Glede na vso specifičnost in kompleksnost prodaje vozovnic je bila uvedba evra v železniškem potniškem prometu tudi sicer ena od zahtevnejših v Sloveniji. Zato je treba vsem, ki so tako ali drugače sodelovali pri njej, izreči vse priznanje.



Izdaja izkaznic SP-5, izkaznic FIP in mednarodnih kuponovskih vozovnic

Vsebinska izkaznic voznih ugodnosti za leto 2007 in način njihove izdelave sta se nekoliko spremenila, predvsem pri izkaznicah SP-5.

Nove izkaznice SP-5 bodo veljale dve koledarski leti (2007-2008). Izdajali bomo dve vrsti izkaznic:

- za zaposlene na SŽ (izkaznica SP-5) za neomejeno število voženj s 75-odstotnim popustom,

- za upokojene na SŽ in družinske člane zaposlenih ter upokojenih delavcev SŽ (izkaznica SP-5A) za 40 voženj (v času veljavnosti) s 75-odstotnim popustom. Ta izkaznica bo veljala le s prilogo, v katero se bo vpisovalo vsako potova-

nje oziroma nakup vozovnice z vpisom datuma in podpisom prodajnega osebja Slovenskih železnic. Izkaznica imetnikom daje pravico do nakupa vozovnice s popustom za potovanja v drugem razredu potniških vlakov, medtem ko je za potovanja z vlaki, za katere je predviden dodatek, tega treba plačati v celoti, brez popusta (to je za vlake IC, MV in EC ter za vlak ICS dodatek ICS). Za potovanje z vlaki ICS je treba pred potovanjem še rezervirati sedež, kar je brezplačno.

Naročila izkaznic SP-5 in SP-5A oddajo zaposleni in upokojeni železničarji zase in za družinske člane na naslednjih blagajnah:

- Ljubljana (01 29 13170 – ga Mateja Žnidar), Škofja Loka, Kranj, Radovljica, Jesenice, Domžale, Jevnica, Litija, Zagorje, Trbovlje, Hrastnik, Zidani Most, Radeče, Sevnica, Krško, Dobova, Borovnica, Postojna, Divača, Sežana, Koper, Nova Gorica, Novo mesto, Novo mesto Center,

- Maribor (02 29 22202 – ga. Milica Vrzel), Celje (03 29 33123 – g. Srečko Hleb), Maribor Tezno, Pragersko, Hajdina, Osluševci, Velika Nedelja, Slovenska Bistrica, Poljčane, Šmarje pri Jelšah, Murska Sobota, Ljutomer Mesto, Ormož ter v agenciji Irena Zabasu s.p. na Ptuj.

Za izdajo izkaznic SP-5 in SP-5A oziroma podaljšanje izkaznic FIP zaposleni na SŽ izpolnijo zase naročilnico SP-12a, za upokojene železničarje ter družinske člane pa se uporablja naročilnica SP-12. Obe sta v prilogi. Blagajnik izda potrdilo o vplačilu, na podlagi katerega imetniki prevzamejo izkaznice. Cene za izkaznice/vozovnice so naslednje:

- SP-5: 15 evrov / 3.594,60 tolarja
- izkaznica FIP za 1. oziroma 2. razred: 5 evrov / 1.198,20 tolarja
- mednarodna kuponovska vozovnica (ne glede na razred in število naročenih železnic, vendar največ 7 kuponov): 5 evrov / 1.198,20 tolarja



Naročilom je treba priložiti vsa zahtevana potrdila (šolsko potrdilo, potrdilo o skupnem gospodinjstvu za izvenzakonske partnerje,...) ter nove fotografije v formatu, ki je predviden za osebne dokumente. Fotografij, ki so kakor koli poškodovane oziroma neprimerne, izrezane iz drugih fotografij, ne bomo sprejemali. Naročila bodo posredovana PE Potniški promet, Odsek za vozne olajšave, kjer bodo izdelali izkaznice ter jih vrnili nazaj na potniške blagajne. Izkaznice SP-5 bodo izdelane iz PVC mase in njihova izdelava bo trajala predvidoma tri tedne, zato vas prosimo, da naročite izkaznice čim prej. Za vse dodatne informacije se lahko obrnete na Metko Lipičnik na telefonsko številko (01) 29 14550.

Uvedba evra v Tovornem prometu



Komaj prvi mesec mineva od uvedbe nove nacionalne valute v Sloveniji, pa smo se z evrom že popolnoma sprijaznili. Malo čudno se nam še zdi, ko namesto »prešerna« odštejemo le nekaj kovancev, resnost pri novi valuti pa zveni iz že malo oguljene fraze »prej smo evro kupovali, sedaj pa ga moramo zaslužiti«.

V Tovornem prometu smo se s projektom »Prihaja EUR-o« začeli ukvarjati že konec lanskega poletja. Dela smo se lotili skupaj s strokovnjaki Centra za

informatiko, saj naj bi se velika večina sprememb odražala v računalniških programih, ki skrbijo za izračun prevoznih stroškov in prikaze prihodkov. Že na začetku je bil sprejet sklep, da se bodo v okviru tega projekta upoštevale tudi vse ostale spremembe, ki so se pripravljale ob novem letu (spremembe tarif, DIUM-a, enotne nomenklature blaga NHM, prikaz finančnih podatkov ...).

Po pričakovanju je zamenjava valute povzročila največ sprememb v podatkovnih okoljih in

programih za izračun prevoznih stroškov in prikazih finančnih rezultatov. Gotovinskih plačil na postajah za vagonске pošiljke ni več, plačil s plačilnim nalogom pa je zelo malo. Tukaj nismo pričakovali težav. Zato smo se najprej lotili sprememb, ki so povezane s sestavo in izdajo centralnih obračunov, saj se na ta način plačujejo skoraj vsi prevozni stroški.

Za plačevanje prevoznih stroškov s centralnimi obračuni mora imeti uporabnik sklenjeno plačilno pogodbo, v kateri

so med drugim določeni tudi tečaji za preračun tuje valute v plačilno valuto. S prenehanjem veljavnosti tolarja smo tako ukinili »osovraženi« železniški tečaj, ki je bil kar nekaj višji od bančnega in za preračune uveljavili tečajnico Banke Slovenije – referenčni tečaj Evropske centralne banke ECB. Pri tem smo naleteli na zanimiv podatek, saj je Evropska centralna banka ECB zaprta na dni, ki v Sloveniji, pa tudi v nekaterih drugih državah EU, niso dela prosti. Plačilne pogodbe, v katerih je

bil za tuje valute predviden preračun v tolarje po različnih tečajih različnih bank, je bilo zaradi uveljavitve referenčnega tečaja ECB pri preračunu prevoznih stroškov treba spremeniti. Ta sprememba je bila velik zalogaj tako za prodajno službo kot za vzdrževanje informacijskega okolja, saj smo morali spremeniti nekaj sto plačilnih pogodb.

Ob vzpostavitvi novega podatkovnega okolja v povezavi z evrom in centralnimi obračuni so bile obstoječe baze, kolikor je bilo le mogoče, popravljene in dopolnjene programske. Vpeljane so bile tudi nekatere poenostavitve vzdrževanja oko-

lja (tečajnih list). Pri samih prilogah k centralnim smo upoštevali načelo, da se spremenijo le tam, kjer je nujno potrebno. Nekateri uporabniki so si že pripravili orodja, s katerimi te liste prenašajo v svoje računalniške sisteme in bi jim s spremembami povzročili veliko dodatnega dela. Po našem mnenju teh datotek ni bilo treba širiti z dodatnimi podatki, saj predvsem e-specifikacija vsebuje večino podatkov iz tovrnega lista. Mogoče so uporabniki z njo premalo seznanjeni in jo zato uporabljajo manj od naših pričakovanj.

Po končanih obdelavah podatkov o pošiljkah za leto 2006 se je tolar poslovil iz naših

računalniških baz. Vsi finančni podatki so tako že ob vnosu izraženi v evru ali drugi tuji valuti, zato v nekaterih programih (na primer za sestavo mednarodnega obračuna) popravki niso bili potrebni. Smo pa izkoristili to priložnost in prenovili programe za prikaz transportnih prihodkov za Slovenske železnice po tovarnih listih. Po dogovorjenih kriterijih (različnih vrstah prometa: statističnih, EU, železniških, vrstah blaga ter po kategorijah za DDV in po prevoznikih) so sedaj dosegljivi podatki za posamezne mesece ali skupaj za več obračunskih mesecev. Te podatke je mogoče prena-

šati v avtonomne računalniške sisteme v obliki različnih vrst datotek. Ker so podatki dostopni tudi po vseh prej omenjenih kriterijih, jih uporabnik lahko sam pripravi v obliki, ki mu najbolj ustreza.

Zaradi prehoda na evro in sprememb s tem povezanih predpisov smo ob koncu leta organizirali še dodatno dežurstvo. Izkazalo se je, da je bilo delo kakovostno opravljeno, saj glede prehoda na novo valuto skoraj ni bilo vprašanj. Zatikalo se je – tako kot vsako leto – le ob nepravočasnem podaljšanju komercialnih pogodb, nejasnostih v zvezi z NHM in šiframi prevoznikov.

Luka Koper spet rekordno

Lani so v Luki Koper spet dosegli rekorden pretovor – 14.030.732 ton. Prestopili so tudi mejo 200.000 TEU v pretovoru kontejnerjev – lani so naložili in razložili kar 218.970 TEU. Tudi s 399.099 vozili bi skoraj dosegli nov mejnik 400.000 enot. Rekorden pretovor je prinesel še en mejnik v luškem železniškem transportu: do 31. decembra 2006 je bilo v Luki Koper naloženih in razloženih kar 173.667 vagonov.

Dobri rezultati pa so se nadaljevali tudi v začetku letošnjega leta. V ponedeljek, 22. januarja, je bil dosežen nov rekord v luškem prometu. Na ta dan je bilo v Luki Koper naloženih 459 vagonov, razloženih pa 249, skupaj torej 708 vagonov. Siceršnje povprečje naloženih in razloženih vagonov je skupaj 476 vagonov na dan. Na postajo Koper tovorna je 22. januarja sicer pripeljalo 22 vlakov, prav toliko jih je odpeljalo z nje. Še nekoliko boljše rezultate gre pričakovati po lokacijski združitvi dela carine in železnice v Kopru. Po besedah šefa STP Koper Jožeta Orla, se je s tem čas obdelave posameznega vlaka skrajšal za vsaj 30 minut.



Uvajanje ERTMS

Konec oktobra je v Stekleni dvorani upravne stavbe Slovenskih železnic potekal mednarodni sestanek UIC na temo ERTMS. Udeležili so se ga predstavniki UIC, železniških uprav in infrastrukturnih upravljavcev iz več evropskih držav. Sestanek je vodil Paul Froesig iz UIC.

Na sestanku so bili predstavljeni referati predstavnikov UIC, MÁV, CFR (Romunija) in Javne agencije za železniški promet iz Slovenije. Predstavnika UIC sta predstavila sedanje stanje in aktivnosti na področju ERTMS v okviru delavnih teles in skupin na evropski ravni in znotraj UIC, ostali referenti pa stanje v svojih državah na področju implementacije sistema ERTMS in načrte za nadaljnji razvoj oziroma strategijo na tem področju.

Preden si podrobneje pogledamo glavne poudarke iz posameznih referatov, nekaj pojasnil o siste-

mu ERTMS. ERTMS je kratica za Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (European Rail Traffic Management System). Sam sistem ima svoje temelje v pobudi Evropske komisije, katere cilj je bil izdelati enoten sistem za upravljanje prometa kot izhodišče za zagotavljanje tehnične interoperabilnosti na transevropskih (TEN) koridorjih in v nadaljevanju tudi po ostalih železnicah na svetu. Vprašanje interoperabilnosti se je pojavilo z odpiranjem železniškega transportnega trga in s prizadevanji, da postane železniški transport konkurenčen ostalim transportnim načinom. Na ravni tehnične interoperabilnosti je največja težava različnost varnostnih sistemov. Samo v Evropi je v tem trenutku delujočih 22 različnih signalnovarnostnih sistemov, kar je prikazano na spodnji sliki. Reševanje te problematike se je

začelo s sprejemom EU direktiv za interoperabilnost hitrih in konvencionalnih prog, nadaljnje aktivnosti pa tečejo na področju tehničnih specifikacij in harmoniziranih standardov.

Z uvedbo ERTMS sistema naj bi zagotovili interoperabilnost, premični progovni blok in enoten varnostni sistem. Poleg tega ERTMS prinaša še druge prednosti, na primer večjo varnost prometa, zmanjšanje obsega opreme in njen boljši izkoristek, manj opreme na progi (posledično nižji stroški vzdrževanja) ter večjo propustnost prog in s tem povezane nižje stroške.

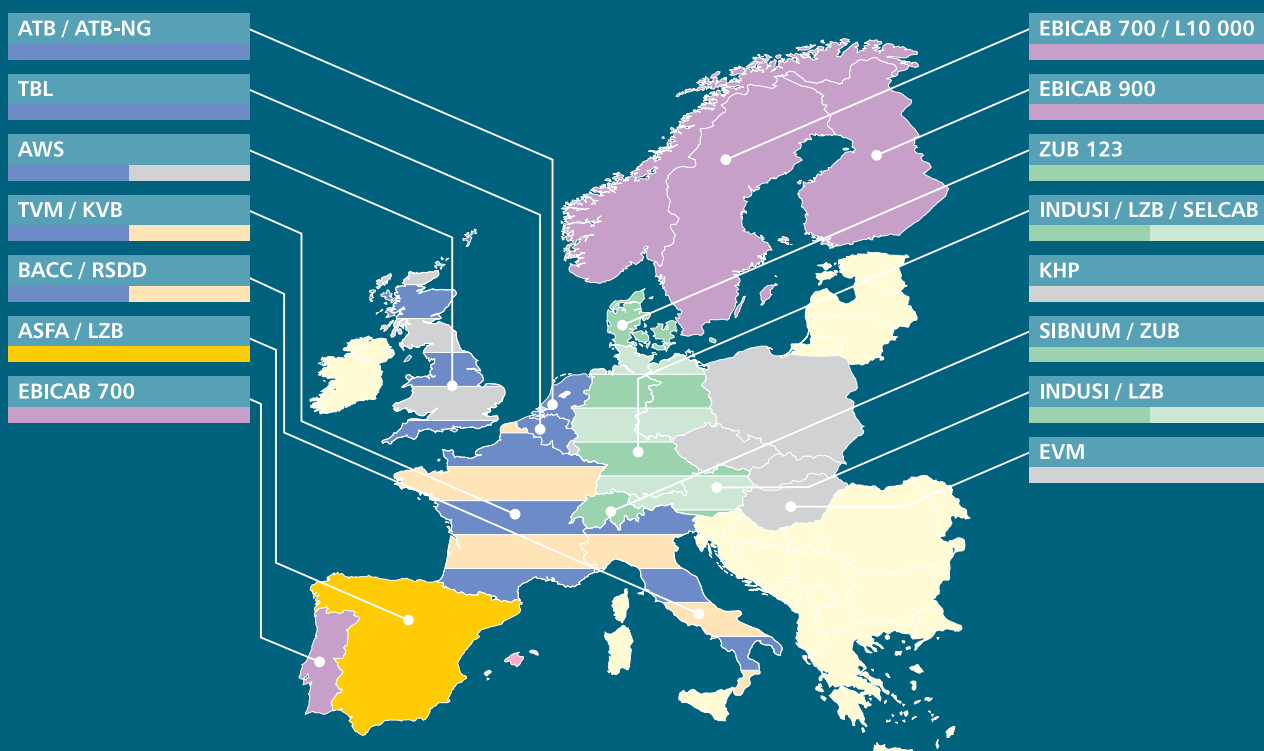
V tehničnem smislu ERTMS sestavljata dva sistema, in sicer ETCS (Europe Train Control System – Evropski sistem za nadzor vlakov) in GSM-R (brezžični komunikacijski sistem na osnovi javnega GSM s funkcionalnostmi za železniške potrebe).

S sistemom ETCS se zagotavlja upravljanje prometa, medtem ko sistem GSM-R zagotavlja potrebne komunikacijske povezave med vozili in centri vodenja prometa kot tudi z vsemi napravami vgrajenimi ob progi.

Če se vrnemo na poudarke iz posameznih referatov, potem je treba začeti z referatom predstavnika UIC, ki je predstavil ključne dejavnosti na področju ERTMS v UIC. Te dejavnosti so:

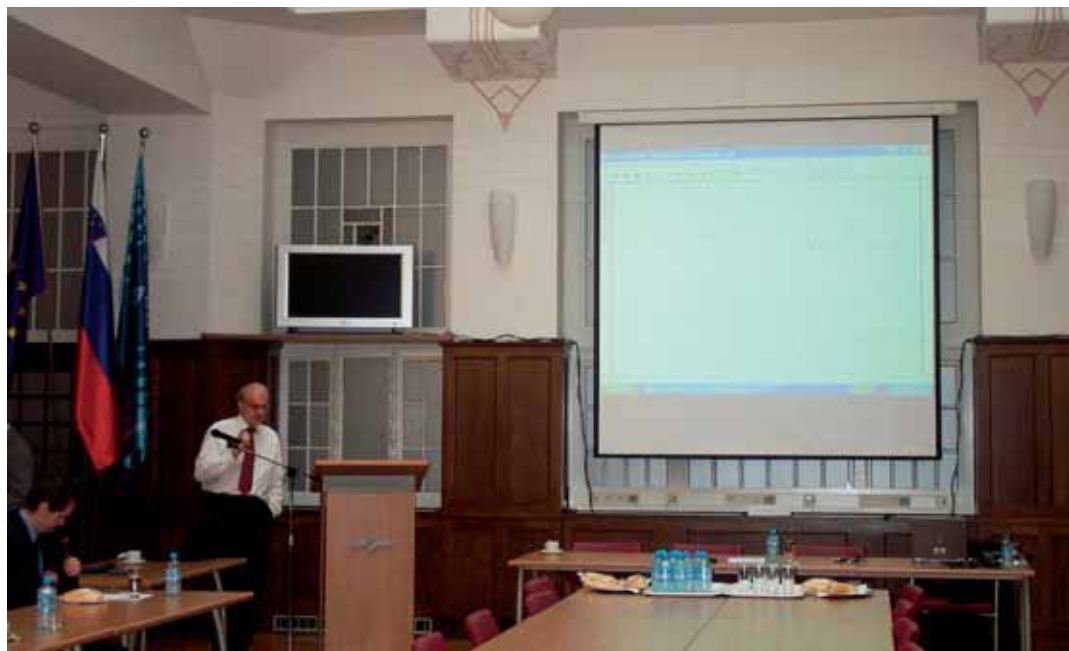
- Študija odvisnosti zmogljivosti prog glede na različne možne nivoje sistemom ETCS. Cilj teh dejavnosti je ugotoviti dejanski vpliv ETCS, na zmogljivost proge v primerjavi z obstoječimi varnostnimi sistemi in na koncu izdelati dokument s priporočili najboljših možnih praks. V tem sodelujejo različne evropske železnice (Avstrija, Nemčija, Francija, Romunija, Švica..)

Trenutni SV sistemi v Evropi



V prihodnosti bodo vsi zgornji sistemi zamenjani z ERTMS / ETCS.

- Določitev najprimernejših zavornih algoritmov v povezavi z ETCS, pri čemer so cilj modeli, ki bodo zagotovili najbolj učinkovite zavorne diagrame ob upoštevanju vseh varnostnih vidikov. S tem se doseže večja izraba progovnih zmogljivosti.
 - ERTMS regional, kot del projekta ERTMS, katerega cilj je omogočiti vozilom, ki so opremljena s sistemom ERTMS 2, čim večji možni obseg voženj. Iz prakse izhajajo ugotovitve, da na primer klasičen potniški vlak vozi na eni svoji vožnji (seveda ne v Sloveniji) po naslednjih tipih prog: progi za visoke hitrosti, progi TEN omrežja, glavni progi, regionalni progi in celo po lokalni progi (poimenovanja tipov prog sicer niso v skladu z našo trenutno veljavno uredbo o kategorizaciji, so pa v uporabi v mednarodnih dokumentih). Sistem ERTMS Regional, ki bi se vgrajeval na regionalnih progah vseh ravni, bi omogočil uporabo vozil, opremljenih za vožnjo na progah višjih kategorij, tudi na regionalnih progah.
 - Uvedba sistema ERTMS na evropskih železniških koridorjih. Pri tem se UIC trudi nuditi pomoč svojim članicam pri vseh dejavnostih, vključno s podporo pri zagotavljanju virov sredstev iz kohezijskega sklada. Dane so možnosti skupnih razpisov, izmenjave znanj in izkušenj pri uvajanju med državami, izvedbe skupnih čezmejnih projektov, usklajevanje nacionalnih načrtov uvajanja ERTMS z načrti ostalih držav na istem koridorju in podobno.
- Iz teh poudarkov je razvidno, da so naporji usmerjeni k poenotenju evropskega železniškega omrežja, racionalizaciji vseh vrst stroškov in s tem k dvigu konkurenčnosti železniškega sektorja v celoti.
- Iz predstavitve predstavnika madžarskih železnic (MÁV) velja posebej omeniti, da so postavili jasno strategijo razvoja celotnega železniškega sektorja – tako z vidika operaterja kot tudi z vidika infrastrukture. Njihovi skupni sklepi so, da je železniški sektor kot celota potreben sprememb.



Sestanek je vodil Paul Froesig iz UIC.

Napredek bo imel pozitivne vplive na sosednje države in tudi na celotno EU. Železniški sektor mora izkoristiti svoje prednosti v primerjavi s cestnim; ključna je osredotočenost na sedanje in prihodnje potrebe strank. Prednosti razvoja železniškega sektorja pa so po ugotovitvah MÁV ekonomske, socialne in okoljske. Med strateška področja, ki so po njihovih ugotovitvah ključna za uspešen razvoj in doseganje ciljev strategije, so uvrstili tudi sistem ERTMS. Do leta 2015 tako načrtujejo uvedbo sistema ERTMS/ETCS 2 ter GSM-R sistema, pri čemer so se določili, da bodo tudi na progah, kjer so že uvedli ERTMS/ETCS 1, tega nadgradili v ETCS 2. Poleg povsem tehničnih vidikov uvedbe so izdelali tudi strategijo spremljajočih dejavnosti, ki so ravno tako pomembne oziroma celo nujne. V ta del se uvrščajo izdelava vseh potrebnih zakonskih podlage, brez katerih prehod na ERTMS sistem ni mogoč, in način preizkušanja in potrjevanja sistema pred vgradnjo ter s tem povezana pridobivanja ustreznih dovoljenj. S tem v zvezi so sprejeli odločitev, da bodo uporabili princip pilotnih projektov za posamezen sistem. Pomembna se jim zdi tudi medsebojna usklajenost strategije

med vsemi železniškimi področji, še posebej pri uvedbi ETRMS, kjer morata biti strategiji opremljanja infrastrukture in voznih sredstev tesni povezani. Nezanemarljivo je tudi dejstvo, da je sestavni del njihove strategije tudi jasna finančna konstrukcija. Predstavitve predstavnika romunskih železnic (CFR) je bila še bolj osredotočena na uvedbo ERTMS in na trenutni status. Trenutno imajo v Romuniji vgrajenega nekaj ERTMS/ETCS 1, pri čemer pa še nimajo ustrezno opremljenih voznih sredstev. Naročenih imajo še za 365 kilometrov prog za sistem ERTMS/ETCS 1, in sicer vse na progah IV. koridorja. Glede na sedanji, po njihovem mnenju ne najbolj uspešen status implementacije, so se odločili vse razpoložljive vire vložiti v ERTMS, ker v njem vidijo velike koristi. Uvajali bodo ERTMS/ETCS 1 in pa GSM-R. Tako postavljeno strategijo pa so nadgradili. Na evropskih koridorjih, katerih skupna dolžina v Romuniji je okoli 2.000 kilometrov, bo vgrajen ERTMS/ETCS 2. Pri tem so analizirali dva možna scenarija prehoda, in sicer neposredno vgradnjo sistema ERTMS/ETCS 2 ali pa postopno gradnjo najprej ERTMS/ETCS 1 in omejenega GSM-R ter nato nadgradnjo na ERTMS/ETCS nivo 2 in GSM-R

na podatkovno raven. Zanimiva je ugotovitev, da je neposredna vgradnja nivoja 2 cenejša od druge možnosti. Pri svojih razmišljanjih so šli tudi v smeri možnih (verjetnih) dodatnih stroškov, ki se pojavijo pri uvedbi, kot so stroški nadgradenj programske in strojne opreme, pridobivanja različnih certifikatov za opremo in podobno.

Iz predstavitve predstavnika Javne agencije za železniški promet velja omeniti samo to, da v Sloveniji še nimamo izdelane jasne strategije implementacije sistema ERTMS/ETCS, da je za uvedbo sistema GSM-R predvideno obdobje po letu 2008 in da je trenutni pogled na način implementacije usmerjen v smer zagotovitve tiste interoperabilnosti železniškega omrežja, ki jo od nas zahteva evropska zakonodaja.

V diskusiji med udeleženci je bilo izmenjanih veliko zanimivih pogledov in tudi izkušenj posameznih predstavnikov iz tujine, ki jih imajo s sistemom ERTMS/ETCS. Sklep, ki bi ga lahko v Sloveniji uporabili, pa bi bil: v svojo strategijo vključiti vse najboljše prakse, ki jih imajo v državah, kjer so na področju uvajanja pred nami, in ne ponavljati njihovih napak.

AKCIJA!



V Benetke na izlet, na kavo ali kar tako...



***V dvoje za neverjetnih 50 evrov*!
Vsak dan od 1. do 28. februarja 2007***

Odhod Ljubljana: 10.28 ali 2.22

Vrnitev Venezia Santa Lucia: 15.44 ali 21.04

** povratna vozovnica Friends&More velja za dve osebi*

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

 Slovenske železnice



357 km/h – Taurus 3 neposredno po novem svetovnem rekordu.

Avstrijske lokomotive na lovu za rekordi

Z dobavo prve lokomotive vrste Taurus se je za avstrijske železnice januarja 2000 začelo novo obdobje. Flota Siemensovih električnih lokomotiv Taurus je v sedmih letih prevozila že več kot 280 milijonov kilometrov. Gre za razdaljo, ki ustreza 700-kratni razdalji med Zemljo in Luno. Prvi Taurus vrste 1016 je začel voziti pred natanko sedmimi leti, januarja letos pa so avstrijske železnice na proge poslale že 350. lokomotivo, tokrat generacije 1216. Gre pravzaprav za sestrsko lokomotivo naših 541, ÖBB pa so prevzele že 18 lokomotiv te tretje Taurusove generacije.

Prvi Taurusi vrste 1016 so pred sedmimi leti z vožnjo po Avstriji, Švici in Nemčiji zaznamovali začetek evropske poti avstrijskih

železnic. Z drugo generacijo, Taurusom 1116, pa se je njihov doseg povečal še na Madžarsko, Češko, Slovaško in Francijo. Lokomotive 10/1116 so z 282 kosi postale jedro vlečnega parka ÖBB. Tehnični podatki tretje generacije – 1216 – so nam seveda že znani, saj so primerljivi z zmogljivostmi naše vrste 541, lokomotive te vrste pa lahko vozijo po celi Evropi. Kot zanimivost lahko zapišemo, da je prav Taurus tretje generacije 2. septembra lani postavil hitrostni rekord za električne lokomotive z najvišjo hitrostjo 357 kilometrov na uro. Da je lokomotiva pri tem pospešila od nič do 100 kilometrov na uro v samo devetih sekundah, je skorajda logično.

Taurusi 1216 na podlagi spo-

razuma o interoperabilnosti že vozijo tudi v Slovenijo, enako kot naše lokomotive 541 v Avstrijo. Avstrijske železnice načrtujejo vzpostavitev interoperabilnosti še z Italijo, Češko in Slovaško. Dobava zadnje od 50 lokomotiv vrste 1216 je predvidena za letošnji december. S tem bo končan največji investicijski cikel v lokomotive v zgodovini avstrijskih železnic, ki bo skupaj obsegal kar 382 lokomotiv, vrednost investicije pa je okrog 1 milijarde evrov. Poleg večjih zmogljivosti, ki so jih na avstrijske proge prinesle lokomotive Taurus, pa so z njihovo uporabo tudi za okrog 15 odstotkov zmanjšali porabo električne energije, saj pogonski motorji pri zaviranju delujejo kot generatorji in elektriko vračajo v vozno mrežo.



Taurus 1216 – sestrška lokomotiva naše 541 – je najnovejši član družine Taurus.

Aktualno

Španske železnice pozitivno do leta 2010

Španske železnice (RENFE) so s špansko vlado 28. novembra lani podpisale pogodbo za obdobje 2006-2010, po kateri naj bi vseh pet enot podjetja do leta 2010 poslovalo pozitivno. Vlada bo do leta 2010 za španske železnice namenila kar 4,74 milijarde evrov, od tega bo za regionalni in primestni železniški promet namenila 2,6 milijarde evrov. RENFE bodo v tem obdobju, večinoma v vozna sredstva, investirale še 5,77 milijarde evrov. Vlada bo pokrila tretjino teh sredstev, z letnimi plačili po 400 do 450 milijonov evrov. Prvič po petnajstih letih vlada pomaga pri financiranju španskih železnic. Preostanek investicijskih sredstev bodo zagotovile same španske železnice z zadolževanjem ali iz drugih virov. Predvideno je, da se bo zadolžitev RENFE, ki je leta 2006 znašala dobre 3 milijarde evrov, do leta 2010 povečala na 4,56 milijarde.

Po letu 2010 bodo španske železnice podpisovale ločene pogodbe s krajevnimi oblastmi za sofinanciranje voženj regionalnih in primestnih potniških vlakov. Hitri vlaki, tovorni promet in vzdrževanje voznih sredstev pa naj bi ostali popolnoma tržna kategorija.

Na področju voznih sredstev so za obdobje 2006-2010 predvidene investicije v višini 2,14 milijarde evrov. Usmerjene bodo predvsem v regionalne potniške vlake. Konec novembra je bil že prižgan zelen signal za nabavo 55 primestnih elektromotornikov Civia IV, ki bodo število Civia enot povečali na 232. Do leta 2010 pa bodo španske železnice prevzele še 100 vagonov za pet »hotelskih vlakov« Talga ter 245 vlečnih in vlečenih enot za 14 hitrih vlakov serije 104 in sedem hitrih vlakov vrste 130.

Srečko Prijatelj

Železničar in poslanec

Na začetku najprej opredelitev – je Srečko Prijatelj železničar ali poslanec?

Po srcu sem gotovo železničar. Moja prva zaposlitev po končani srednji šoli je bilo referentsko

delovno mesto v gradbenem podjetju v Zasavju, od koder sem. Po poroki sem se preselil v Sežano, kjer sem se najprej zaposlil v steklarni v Hrpeljah, pred približno 20 leti pa sem začel

delati na železnici. Na Slovenskih železnicah sem opravljal različna dela, in se ob delu tudi izobraževal. Navsezadnje sem bil šest let šef TVD-ja za Primorsko, dokler se sekcije niso združile v

eno samo sekcijo. Med drugim sem delal kot vodja projekta. Bil sem tudi profesionalni član sveta delavcev, zaradi česar imam tudi veliko izkušenj s področja delovno-pravne zakonodaje in sociale. Pri svojem delu zaradi svojih sindikalnih izkušenj še vedno dobro sodelujem s sindikati na Slovenskih železnicah in tudi z drugimi sindikati. Izkušnje dela na železnici so mi bogata podlaga za delo v državnem zboru. Zavedam se, da je funkcija poslanca državnega zbora časovno omejena. Ker hočem ta čas izkoristiti, delujem predvsem na področjih, ki jih dobro poznam. Na eni strani so to težave lokalnih skupnosti, tuja mi ni niti sociala. Seveda pa dobršen del mojih prizadevanj namenjam prav železniškemu sektorju. Vsekakor upam, da se bom kdaj še lahko vrnil na Slovenske železnice, še naprej bi bil rad železničar.

Zakaj ste se pravzaprav sploh odločili za skok v politične vode?

S politiko sem se prvič srečal leta 1994, ob pripravi nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture, v katerega smo smelo vključili tudi drugi tir. Ker sem si že tedaj prizadeval, da bi iz industrijskega tira do Luke Koper naredili sodobno progo, sem svojo možnost vpliva na to poiskal v Slovenski nacionalni stranki. Žal danes ugotavljamo, da se je program uresničil le 14-odstotno in dela na tem področju še daleč ni konec. Pa tudi na lokalni ravni mi izzivov nikakor ne manjka.

Bralce bo prav gotovo zanimalo, kakšen je delovni dan poslanca v državnem zboru ...

Moj delovni dan se začne zjutraj ob osmih v pisarni naše poslanske skupine, kjer pregledamo aktualne teme, ki si jih tudi razdelimo





med seboj. Premislek o problematiki železnic je seveda prepuščen meni. Ob dnevih, ko poteka zasedanje državnega zbora, moj delovni dan traja od jutra in vse do večera ali še dalj. Ob drugih dnevih pa sodelujem na sejah matičnih delovnih teles in po potrebi pokrivam tudi udeležbo mojih kolegov, če so zadržani drugje. Nikakor pa si ne želim časa preživljati le v parlamentarni stavbi, čim več hočem biti zunaj, na terenu. Zato sem odprl štiri poslanske pisarne – v Divači, Kozini, Sežani in v Komnu. V njih imam vsak teden uradne ure, med katerimi se dobim z vsemi, ki imajo kakršne koli predloge ali tudi težave, ki jih kot poslanec lahko pomagam reševati. Kot enega mojih glavnih ciljev sem si namreč zastavil pomagati lokalni skupnosti, v kateri živim. Zato se dosti ukvarjam s problematiko mest, z različnimi temami, ki neposredno vplivajo na življenje ljudi. Naj omenim čim bolj pregledno financiranje bolnišnic, položaj kmetijstva na Primorskem, tudi socialna problematika mi ni tuja.

V državnem zboru se najbolj dejavno vključujete v razprave, povezane z železnico. Kaže pa, da vam je najbližje drugi tir Koper-Divača.

Res je, prepričan sem, da je izgradnja drugega tira med Divačo in Koprom bistvena, ne le za Luko Koper in Slovenske železnice, temveč za vse slovensko gospodarstvo. Zato sem predlagal zakon o zagotavljanju sredstev o njegovi izgradnji. Po eni strani je bil sicer pozitivno sprejet, a ni preстал parlamentarnega postopka. Veseli pa me, da je vlada sprejela lokacijski načrt za gradnjo in izvedbene dokumen-

te. Že od leta 1994 ima Slovenija zagotovljenih 5 milijonov evrov za gradnjo, ki pa jih do sedaj še nismo mogli izkoristiti, kar me zelo jezi. Očitno pa je tudi na ravni države končno dozorelo spoznanje, da je treba vlagati tudi v železniško infrastrukturo, ne le v ceste. S sprejemom zakona o poroštvu za najem kreditov smo dali možnost, da se začnejo dela na petem koridorju in se Slovenija vključi v tržni boj, ki ga že skorajda izgubljam.

Mislite pri tem na razmišljanja deželne vlade Furlanije – Julijske krajine, ki se je odločila, da bo tovor potoval po pontebški progi?

Načrte o gradnji povezave Trsta in Kopra je treba odmisлити. Zgraditi je treba drugi tir med Kopro in Divačo ter Trst priključiti na peti koridor, v skladu z bilateralnimi dogovori med Slovenijo in Italijo. Peti koridor je za Slovenijo življenjskega pomena, znotraj njega pa gradnja drugega tira. Odkup zemljišč bi lahko začeli že letos. Lokacijski in prostorski akti so sprejeti, denar za soudeležbo je zagotovljen, torej ni več razlogov za oklevanje. Obenem pa ne smemo pozabiti niti na druga ozka grla na petem čezevropskem koridorju. Naj omenim le premajhno osno obremenitev od Zidanega Mosta naprej, zaradi katere naše nove lokomotive tam ne morejo voziti, pa nujno elektrifikacijo proge do Hodoša in podobno. Začeti pa bo treba tudi dela na desetem koridorju. Med državami nekdanje Jugoslavije je namreč prav Slovenija najbolj razvita, nekakšen mentor drugim tem državam. Zato bi morali tudi v železniškem smislu imeti glavno besedo, biti nekakšen »prokurist«. Hkrati ne smemo pozabiti, da so slovenski izdelki na tem

področju še vedno sinonim za kakovost in tu se skriva veliko priložnosti. Prvi pa je seveda peti koridor.

Koliko pa še spremljate dogajanje na Slovenskih železnicah?

Dogajanje na Slovenskih železnicah redno spremljam in se v okviru mojih pristojnosti tudi veliko ukvarjam z njim. Žal moram ugotoviti, da je stanje naše infrastrukture zaradi opuščanja vzdrževanja vse slabše. To se ne more nadaljevati v nedogled, saj bosta v nasprotnem primeru ogroženi varnost in urejenost železniškega prometa. Železnice sicer dobro delajo – ljudje se trudijo, podirajo rekorde. Tudi reorganizacija gre v pravi smeri, iščejo se notranje rezerve. Sam redno sodelujem tako s poslovodstvom kot z drugimi partnerji v soupravljanju na Slovenskih železnicah, svojo vlogo pa vidim predvsem v zagotavljanju sprejema zakonov, ki so povezani z železnico. Ponosen sem predvsem na sprejem zakona o poroštvu za sredstva za železniško infrastrukturo. Žal skorajda nihče ne razume, da ne gre za denar za SŽ, saj bodo sredstva namenjena za investicije v javno železniško infrastrukturo. Pred kratkim smo sprejeli tudi novi zakon o železnici, ki končno ureja razmere na železniškem sektorju.

V vaših besedah gre razbrati optimizem ...

Vrsto let je bila problematika železniškega sektorja na stranskem tiru, zdaj pa lahko pričakujemo, da se bo gradbena mehanizacija s cest končno preselila tudi na železniške proge. Dela zanje bo ogromno in verjamem, da smo v državnem zboru poskrbeli za to, da tudi sredstev

ne bo primanjkovalo. Če seštejemo načrtovana evropska sredstva in slovensko soudeležbo, bo investicijskih sredstev za tretjino več kot za avtocestni program. Vesel sem, da se Slovenskim železnicam pišejo boljši časi, po zaslugi vseh, ki so razumeli, da ne smemo postati otok sredi Evrope. Tovor nam namreč že uhaja na obvozne proge. Naj še povem, da sem prometnemu ministru Božiču predlagal odpis kreditov SŽ, ki jih je za skoraj 70 milijard tolarjev. Te dolgove naj bi sukcesivno odpisali do leta 2009. Kombinacija odpisa dolgov in investicijskih sredstev je zelen signal za Slovenske železnice, ki ne bodo več imele izgovorov, da ni možnosti za razvoj. Seveda pa si v tem trenutku želim predvsem, da bi vlada čim prej ustvarila pogoje za nadaljnje vodenje Slovenskih železnic.

Kaj pa počne poslanec Srečko Prijatelj, ko ni v službi?

Hm, popolnoma prostega časa pravzaprav nimam veliko, saj poleg dela v državnem zboru še končujem gradnjo hiše. Kar ga imam, pa ga rad polno izkoristim. Zelo rad se ukvarjam s konji, imam pa nekoliko nenavaden konjiček – že vrsto let z veseljem izdelujem kraške mesnine. Med mojimi izdelki so salame, pršut, klobase in kraška panceta. To mi vzame kar precej časa. Poleg tega zbiram vina z vsega sveta in imam že kar bogato enološko zbirko. Priznati moram, da kakšen »hud« športnik nisem. Moja strast je športno streljanje, s katerim se ukvarjam že vse od mojega sedmega leta. Sem član lovske družine Vremščica, sicer pa imam tudi trenersko licenco za športno streljanje. Sem generacija Rajmonda Debevca. No, kot verjetno veste, je on v strelstvu dosegel precej več (smeh). Sam sem prišel samo do državnega prvenstva. Še vedno pa zelo uživam v streljanju. Zanj je značilno, da se je treba popolnoma osredotočiti, zato mi daje nekakšno psihofizično stabilnost. Te pa, tudi ali zlasti v državnem zboru, ni nikoli preveč.

Most na Soči.

Na izlet z vlakom

Iz Avče na Postajo

Ko so pred 107 leti z vrtnjem bohinjskega predora začeli graditi bohinjsko-goriško progno, so verjetno domnevali, da ne bo le skozi nov koridor povezala Dunaja s Trstom, ampak da boimela tudi nemajhen turistični značaj. Države so sicer šle, prišle in spet šle, proga je pa še vedno tu. Znano je, da še posebno vabi na izlete v severnem delu med Jesenicami in Podbrdom in da sta zelo privlačni izhodišči v južnem delu Most na Soči in Kanal, manj

pa se ve, da z izletniškimi nameni lahko izstopimo na ž. p. Avče in še kje. Tokrat si privoščimo krajši izlet, na katerem zanimivosti na manjka. Pot ni označena, vendar cestam in kolovozom sledimo brez večjih orientacijskih težav, na njej pa sicer znano pokrajino spoznamo in doživimo iz povsem novega zornega kota. Pokrajinsko še posebno privlačijo razgledi s teras nad Sočo, zgodovinsko pa Most na Soči, saj je bilo v 1. tisočletju pred našim

štetjem tu »glavno mesto« današnjega slovenskega prostora in eno pomembnejših srednjeevropskih železnodobnih naselij. Več o tem izvemo na kulturnozgodovinski poti po Mostu na Soči z imenom »Čez Most po modrost« in v arheološkem muzeju, urejenem v osnovni šoli. Ogleđamo si ga lahko v času, ko je šola odprta, ali se za ogled najavimo v Tolminskem muzeju (tel. 05/381 13 60, www.tol-muzej.si) Zato vse kaže, da je ta izlet le pot za pokušino, saj menda pridemo samo zato, da pridemo spet.

Z ž. p. Avče gremo levo do ceste in po njej levo, pod železniško progno in navzgor do odcepa za Log tik pred ovinkom, kjer zavijemo levo in se po cesti sprehodimo v Spodnji Log. Mimo zadnje domačije nadaljujemo po kolovozu do razcepa nad Vogrščkom, pod daljnovodom električne napeljave pa zavijemo levo, se spustimo v strugo Vogršča. Niže ob njej je pod železniškim mostom Babja jama, iz katere ob deževjih bruhajo ogromne količine vode, kraj pa je znan tudi kot sveti kraj starodavne predkrščanske vere. Iz struge, ki je večji del leta suha, se vzpemo na nasprotni breg ter pridemo na razgledne planjave pri Gorenjem Logu. Skozi vas in naprej po cesti nadaljujemo do ceste, ki drži z Mosta na Soči v Tolminski Lom, kjer zavijemo levo. Kmalu zatem se mimo informacijske table, ki označuje območje železnodobnega grobišča, spustimo do odcepa, kjer kažipot za železniško postajo svetuje desno. Ker do sem ne hodimo več kot

2 uri in 30 minut, je gotovo še dovolj časa, da stopimo do središča Mosta na Soči, kjer je pri bencinski črpalki info točka z informativno tablo kulturnozgodovinske poti po Mostu na Soči. Poleg nje je na dotik občutljiv računalniški ekran, s pomočjo katerega si ogleđamo predstavitev omenjene poti, kraja, Tolminskega muzeja in dobimo vrsto turističnih informacij. Podatki so na voljo tudi na spletnem naslovu www.lto-sotocje.si

Ker na Mostu ne manjka gostinskih lokalov, menda na Postajo ne odidemo ne lačni ne žejni. Vrnemo se do omenjenega razcepa in po **20 minutah** hoje po makadamski cesti pridemo v naselje Postaja, kjer je ž. p. Most na Soči.

Skupaj manj kot **3 ure hoje**. Turistični zemljevid občin Kobarid in Tolmin (1 : 50.000).

Za izlet ob koncu tedna je iz novogoriške smeri primeren vlak z odhodom iz Nove Gorice ob 7.35 (Avče 8.07). Prvi primeren vlak za povratek odpelje z ž. p. Most na Soči proti Novi Gorici ob 12.28, za podaljšan izlet z ogledom Mosta na Soči pa je primeren vlak ob 18.04.

Iz smeri Jesenic je primeren vlak z odhodom z ž. p. Jesenice ob 8.18 (Ljubljana 6.50). Na ž. p. Avče izstopimo ob 9.55. Poznejši vlak z odhodom z Jesenic ob 11.15 ustavi pa na ž. p. Avče ustavi ob 12.38. Na ž. p. Most na Soči počakamo na vlak, ki proti Jesenicam odpelje ob 16.04 ali 18.51, slednji ima na Jesenicah zvezo za Ljubljano.



Postaja je bila do pred 70 leti del Mosta na Soči, nato je postala samostojno naselje.



Soča pri izlivu hudourniškega Vogršča.

SŽ EXPRESS

hitra dostava malih pošilk

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



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

SŽ EXPRESS

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

Naročila in informacije: **080 10 66**

