

Novaproga

Revija Slovenskih železnice

Vlak

Connecting Europe Express v Sloveniji

Intervju z evropsko komisarko Adino Vălean

Do 2023 novi viadukt in novi dvotirni predor

6 dejstev, ki jih moramo vedeti o porabi energije na Slovenskih železnicah

Pregled tirnih vlečnih vozil na Slovenskih železnicah od 1945 do 2021



Iz fotoreportaže Drugi tir: Gradnja se je začela. Zaposleni enega od podizvajalcev na gradbišču pri viaduktu Glinščica. Foto: Miško Kranjec

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Janez Krivec, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • 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. 11. 2021



Vlak Connecting Europe Express v Mariboru.
Foto: Miško Kranjec



Aktualno

Vlak Connecting Europe Express v Sloveniji

2



Aktualno

Mednarodna konferenca Zelena in digitalna preobrazba železniških koridorjev

4



Aktualno

Uradno odprtje Alpsko-Zahodnobalkanskega koridorja

6



Okolje

6 dejstev ki jih moramo vedeti o porabi energije na Slovenskih železnicah

10



Fotoreportaža

Gradnja se je začela

14



Zgodovina

Vagon iz 2. svetovne vojne v muzejski zbirki SŽ

32



Zanimivosti

Oživljanje železniške dediščine v Zrečah

34



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Kakšno vlogo bodo imele železnice v prihodnosti evropskega kontinenta, je ena od tem, ki zadnja leta odzvanja v železniški industriji. S prihodnostjo se z več vidikov ukvarjajo tako odločevalci na evropski ravni, kot tudi države članice EU in tiste, ki si to še nadejajo postati. Prednosti železnic pred drugimi vrstami prevoza postajajo predvsem na globalni in evropski ravni čedalje bolj očitne predvsem zaradi podnebnih sprememb ter velike pozornosti, ki jo namenjamo varovanju okolja. Poglavitna evropska načela, ki temeljijo na prostem pretoku blaga, storitev, denarja in ljudi, prav tako izjemno dobro sovpadajo z glavnimi razvojnimi cilji železnic. Kot kažeta razvoj tehnologije in družbe, bo prihodnost mobilnosti v prevozu, s katerim lahko z minimalno porabo energije udobno prepeljemo največ potnikov, medtem ko ti svoj čas namenjajo bolj koristnim stvarim, kot sta spremljanje semaforjev in drugih vozil. Evropa je izvrstno povezana po cestah, potovanja do skrajnih mej Unije so nadvse enostavna. Železnice pa stopajo prav po tej poti. Tako kot je mogoče zdaj Evropo prekrizariti z avtom brez zapletov, mejnih postopkov in tehničnih ovir, jo bo v prihodnje mogoče z vlakom. Do tega cilja morajo evropska železniška podjetja narediti še več pomembnih korakov. Evropska komisarka za transport je ves železniški sektor pozvala od besed k dejanjem, saj je evropsko leto železnic idealna priložnost zanje.

Konec septembra smo v Sloveniji gostili kar tri mednarodno izjemno odmevne prireditve. Gostili smo uradno slovesnost ob odprtju najmlajšega železniškega tovornega koridorja, Alpsko-Zahodnobalkanskega koridorja, sprejeli smo vlak Connecting Europe Express in poudarili povezovalno vlogo SEESARI-ja z mednarodno strokovno konferenco. S prireditvami smo na Slovenskih železnicah potrdili našo vpetost v mednarodno okolje v evropskem železniškem sektorju, področje, ki ga skrbno negujemo že od nastanka samostojne države pred tridesetimi leti. UIC je bila denimo prva mednarodna železniška organizacija, ki je priznala Slovenske železnice kot polnopravno članico. To je bilo v letih, ko so se osamosvajale tudi železnice, nadvse pomembno mednarodno priznanje. Na Slovenskih železnicah smo člani številnih najpomembnejših železniških organizacij, kot sta denimo UIC in CER, dejavni smo pri različnih iniciativah, kot je Shift2Rail, kot partnerji pa sodelujemo tudi v preštevilnih mednarodnih projektih. Posebno bliskovit razvoj pa je doživela tudi iniciativa SEESARI, ki so jo, ravno na pobudo Prometnega inštituta in njegovega direktorja dr. Petra Verliča, začeli uresničevati pred osmimi leti. Iniciativa se je močno razvila in pridobila precejšen mednarodni vpliv. Zdaj jo sestavlja več kot osemdeset članic, katerih temeljno poslanstvo je razvijati železnico in zastopati njene interese pri odločevalcih na najvišjih ravneh. Zakaj je to pomembno? Ko se sprejema zakonodaja na evropski ravni, namreč navadno stališča in interese gospodarskih združenj zastopajo različni predstavniki. Krovne interese železnic v Evropi denimo zastopa Skupnost CER pod sloganom The Voice of Railways. SEESARI pa je organizacija, ki bo združevala in artikulirala interese železniškega sektorja v JV Evropi in s tem konkretno tudi interese Slovenije.

V jesenski reviji si boste lahko poleg reportažnih pregledov najpomembnejših prireditev prebrali tudi intervjuje z evropsko komisarko Adino Valean, z generalnima direktorjema UIC in CER ter dr. Petrom Verličem in Milošem Rovšnikom s Slovenskih železnic. Da pa ne bi zapostavljali vsebine, ki izvira iz temeljnega – več kot sedemdeset let dolgega – poslanstva Nove proge, smo pripravili tudi prispevke o delu na terenu ter številnih novostih s Slovenskih železnic. Pišemo tako denimo o integraciji vlaka in električnih avtomobilov, pa zadnjih novicah z gradbišč drugega tira, o prenovljenem muzejskem vagonu ...

Spoštovani, želim vam prijetno branje!



Vlak Connecting Europe Express smo v Ljubljani sprejeli 24. septembra

Foto: Miško Kranjec

Vlak Connecting Europe Express je prispel v Slovenijo



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes evropski komisarki za transport Adini Vălean predaja zastavico Slovenskih železnic.

V Sloveniji smo 24. septembra slovesno sprejeli vlak Connecting Europe Express. Vlak, ki je na svoji poti po vsej Evropi povezoval države, podjetja in ljudi, je ob evropskem letu železnic eden ključnih projektov Evropske unije. Ob postankih vlaka so po vsej Evropi organizirane raznovrstne prireditve, s katerimi si železniška podjetja, države in železniški sektor nasploh prizadevajo pojasniti pomembno vlogo, ki jo imajo železnice v sodobni evropski družbi.

26 držav v 36 dneh

Vlak, ki je svojo pot začel 2. septembra v Lizboni, je do Slovenije obiskal že 17 držav, od Portugalske do Grčije in Estonije. K nam je pripeljal iz Avstrije in ustavil v Mariboru, Celju ter v

Ljubljani. Vlak je svojo pot končal 7. oktobra v Parizu. V 36 dneh je tako obiskal kar 26 držav in simboliziral povezovalno moč železnic.

Osrednja slovesnost v Ljubljani

Vlak Connecting Europe Express so v Ljubljani slovesno sprejeli predstavniki Slovenskih železnic in drugi visoki gostje. Na slovesnosti so spregovorili generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, podžupan občine Ljubljana Dejan Crnek, minister za infrastrukturo RS Jernej Vrtovec, evropska koordinatorica za Baltsko-Jadranski koridor Anne Elisabet Jensen ter evropska komisarka za transport Adina Valean. V bogatem kulturnem programu so na prireditvi nastopili Perpetuum Jazzile, Ana Soklič ter ŽKUD Tine Rožanc in Godba Slovenskih železnic.

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je poudaril izjemno pomembno vlogo železnice pri nastajanju ter razvijanju Evrope in Slovenije ter projekte, ki jih uresničujemo za razvoj železnice v Sloveniji. Minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec je železnici poglavito vlogo pripisal tudi z okoljskega vidika, saj bo lahko kakovostna infrastruktura omogočila,



Predavanje o obsežnih investicijah v slovensko železniško infrastrukturo v konferenčnem vagonu vlaka Connecting Europe Express

da bo železnica v prihodnjih letih v središču razogljičenja prometa.

Evropska komisarka za transport Adina Valean je pohvalila intenzivno prenavljanje železniškega omrežja v Sloveniji in dejala: »V Sloveniji na železnicah uresničujete impresivnih 41 projektov, in prepričana sem, da izboljšave vidijo tudi uporabniki vaših storitev. Veselimo se že zgraditve drugega tira in začetka del na ljubljanskem vozlišču. Vlak Connecting Euro-



Veteranska skupina ŽKUD Tine Rožanc med plesom, naslovljenim Gorenjska



V bogatem kulturnem programu so na osrednji prireditvi nastopili Perpetuum Jazzile, Ana Soklič ter ŽKUD Tine Rožanc in Godba Slovenskih železnic.

pe Express je priložnost, da se povežemo, hkrati pa motiv, ki bo omogočil, da bo železnica spet dobila svojo vlogo v središču družbe.«

Cilj je na železnice privabiti več tovora in več potnikov

S promocijo in poudarjanjem osupljivih prednosti železnic pred drugimi oblikami prevoza ob evropskem letu železnic železniška podjetja in evropske države poskušajo reševati ključne izzive železnic, med njimi sta nepogrešljiva, kako nanje privabiti več tovora in potnikov.

Mednarodna konferenca Zelena in digitalna preobrazba železniških koridorjev



Foto: Miško Kranjčec

Glavni poudarek konference je bilo oblikovanje novih zelenih koridorjev, ki povezujejo jugovzhodno Evropo z drugimi evropskimi državami.



Dr. Peter Verlič, predsednik iniciative SEESARI, ter evropska komisarka za transport Adina Vălean.

V upravni stavbi Slovenskih železnic smo 24. septembra gostili generalno skupščino iniciative SEESARI ter strokovno konferenco z naslovom Zelena in digitalna preobrazba železniških koridorjev. Glavni poudarek konference, ki so jo v sodelovanju z infrastrukturnim ministrstvom in Evropsko komisijo pripravile Slovenske železnice, je bilo oblikovanje novih zelenih koridorjev, ki povezujejo jugovzhodno Evropo z drugimi evropskimi državami.

Na konferenci so spregovorili generalni direktor Sloven-

skih železnic Dušan Mes, Peter Verlič, predsednik SEESARI-ja, minister za infrastrukturo republike Slovenije Jernej Vrtovec ter evropska komisarka za transport Adina Vălean.

Poglobljeno o razvoju in inovacijah na železnici

Konferenca je bila organizirana v dveh delih. V prvem sklopu, imenovanem Digitalizacija in transport, smo lahko poslušali predavanje predsednika mednarodne železniške zveze, UIC, Francoisa Davenna o oblikova-



Konferenca je s strokovno tematiko in poglobljenimi diskusijami potrdila vlogo SEESARI-ja kot iniciative, ki pomembno podpira razvoj železnice in transporta nasploh v JV Evropi.

nju železnic prihodnosti. Vizijo prihodnosti ticketinga v Evropi do leta 2030 je pojasnil Blaž Pongračič s Skupnosti evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture CER, o mednarodni rezervacijski platformi SEPA pa je predaval Nelson Šorgo s SŽ-Potniškega prometa. O prihodnosti železnice z vidika iniciative Shift2Rail pa je spregovoril tudi njen direktor Carlo Borghini. V drugem delu, ki ga je s predavanjem o zelenih koridorjih v JV Evropi začel direktor Prometnega inštituta ter predsednik SEESARI-ja dr. Peter Verlič, pa so se podrobneje posvetili čezmejnemu sodelovanju v jugovzhodni Evropi.

Konferenca je s strokovno tematiko in poglobljenimi diskusijami potrdila vlogo SEESARI-ja kot iniciative, ki v okviru UIC pomembno podpira razvoj železnice in transporta nasploh v JV Evropi. V okviru predsedovanja Slovenije Svetu Evropske unije pa so spregovorili tudi o tehnološkem posodabljanju železniških koridorjev ter poudarjali za razvoj in inovacije odločilno raziskovanje v železniškem sektorju.



Minister za infrastrukturo mag. Jernej Vrtovec je med drugim povedal: »Digitalizacija v prometu zaostaja, in zapolnitev vrzeli bi morala biti naša prednostna naloga pri vseh načinih prevoza.«

Kartica ugodnosti Slovenskih železnic



S kartico ugodnosti lahko zaposleni na Slovenskih železnicah pri poslovnih partnerjih SŽ izkoristimo popuste na različne storitve in izdelke. Kartico lahko pridobi vsak zaposleni v skupini SŽ, in sicer tako, da izpolni obrazec – ki je na povezavi:

www.novaproga.si/posebne-ponudbe ali QR kodi – ter ga skenirane pošlje na e-naslov: posebne.ponudbe@slo-zeleznice.si



Kolektivni dopust 2021

27. 12. do 31. 12. 2021 (5 dni)

Posebne ponudbe za železničarje

Slovenske železnice v sodelovanju s poslovnimi partnerji za zaposlene v skupini SŽ pripravljajo posebne ponudbe oziroma popuste. Seznam aktualnih popustov je dostopen na intranetni strani Slovenskih železnic oziroma na povezavi QR kode



Uradno odprtje Alpsko-Zahodno-balkanskega koridorja

Alpski-zahodnobalkanski koridor, AWB RFC, je eden ključnih železniških tovornih koridorjev v Evropi, ki povezuje Avstrijo, Slovenijo, Hrvaško, Srbijo in Bolgarijo. Koridor je sicer začel delovati januarja lani, vendar pa je bilo njegovo uradno odprtje zaradi epidemije prestavljeno na 2021. Za slovesnost ob uradnem odprtju so tako izbrali Ljubljano in datum 23. september 2021.

Na slovesnosti v Ljubljani, ki je bila hibrid med prireditvijo v živo in spletno prireditvijo, so spregovorili ključni predstavniki prevoznikov ter upravljavcev na koridorju. Izvršni direktor koridorja Miloš Rovšnik je ob uradnem odprtju povedal: »Alpsko-Zahodnobalkanski koridor ima velik potencial za povečanje obsega železniškega tovornega prometa, hkrati pa je to tudi



V Ljubljani so se 23. septembra na uradnem odprtju koridorja zbrali predstavniki prevoznikov in upravljavcev. Slovesnost je bila hibrid med prireditvijo v živo in spletno prireditvijo. (Foto: Miško Kranjec)

izziv. Gre za najkrajšo povezavo med jugovzhodno, srednjo ter jugozahodno Evropo. Skozi

predor pod Bosporjem pa ima tudi naravno in zgodovinsko pomembno povezavo ne le do

Turčije temveč tudi do Kitajske in vse Azije. Vlaganja v železniško infrastrukturo na koridor-



ju bodo omogočila državam, ki jih ta prečka, pomembno ekonomsko prednost. Poleg tega pa bodo neposredno prispevala k ambicioznim ciljem EU za povečanje prevoza tovora po železnici ter zmanjšanju izpusta toplogrednih plinov do leta 2050.«

Na prireditvi so s Slovenskih železnic spregovorili tudi direktor SŽ-Infrastrukture Matjaž Kranjc, njegov pomočnik Franc Klobučar ter koordinator službe za načrtovanje in trženje Uroš Zupan. Stališča nacionalnega prevoznika SŽ-Tovornega prometa pa je zastopal Damjan Pangerc. Ključna sporočila uradnega odprtja koridorja so, da so pri AWB RFC zavezani oblikovati mednarodni železniški trg,

ki bo omogočal in spodbujal prenos tovora s cest na železnico. Z zagotavljanjem učinkovitih mednarodnih in državnih železniških tovornih storitev pa pomembno prispeval tudi k trajnostnosti in ustvarjanju bolj povezane Evrope.

Dolga pot od koridorja X do koridorja AWB RFC

Za ustanovitev železniškega tovornega koridorja, ki bi povezal Zahodni Balkan, je bilo doslej že več pobud. Junija 1997 je bil tako odprt vseevropski koridor X na progi Salzburg–Gradec–Budimpešta–Beograd–Solun–Sofija. Leta 2001 je bil s sodelovanjem Avstrije ustanovljen ARGE Korridor X, da bi okrepil

sodelovanje železniških organizacij na vseevropskem koridorju X med Grčijo in Nemčijo. Leta 2009 se je koridor X ARGE preoblikoval v združenje Koridor X PLUS, ki je bilo koridorno združenje s pravno osebo v Avstriji. Med letoma 2012 in 2018 so se dejavno pripravljali na preoblikovanje v železniški tovorni koridor. Po skupnih prizadevanjih ministrstev in upravljavcev infrastrukture iz Avstrije, Slovenije, Hrvaške, Srbije in Bolgarije pa je bil 22. marca 2018 ustanovljen Alpski-Zahodnobalkanski železniški tovorni koridor s kratico AWB RFC. Koridor je začel delovati januarja 2020, ko je bil objavljen prvi Katalog predpripravljenih vlakovnih poti.

Za varen začetek šolskega leta na železnicah



Slovenske železnice in Policija tesno sodelujejo pri preventivnih akcijah na slovenskem železniškem omrežju. (Foto: Policija)

Policija, RAILPOL ter zaposleni na Slovenskih železnicah so tudi letos ob začetku šolskega leta pripravili mednarodno preventivno akcijo, katere cilj je bil opozarjati na ustrezno in varno obnašanje na vlakih in železniških postajah. Posebno pozornost so namenili tudi prehajanju nivojskih prehodov ceste čez železniško progo. Med šolskim letom se z vlaki v šolo vozi okrog deset tisoč mladih, ceste pa prečkajo naše proge



Policist med pregledom vlaka ICS na relaciji Ljubljana-Litija. (Foto: Policija)

na več kot sedemsto nivojskih prehodih. Redne preventivne akcije, med katerimi zaposleni na SŽ ter policisti opozarjajo na varno gibanje po železniškem območju, so zato za zagotavljanje varnosti nujne. Železničarji in policisti so nadzirali nedovoljeno prehajanje železniške proge, prehajanje nivojskih prehodov ter poostreno nadzirali kršitve javnega reda na vlakih in postajah.

Živi zdravo! Potuj trajnostno! – Teden mobilnosti 2021

Prireditve ob evropskem tednu mobilnosti so se letos odvijale med 16. in 22. septembrom pod sloganom Živi zdravo! Potuj trajnostno! Izjemno pomembno je, da so tudi letos med kampanjo močno podpirali uporabo javnega prevoza kot varne, učinkovite in okolju prijazne oblike prevoza. Posebno pozornost so namenili tudi železnici in vlaku Connecting Europe Express, ki je po Evropi simboliziral povezovalno moč železnic ter njihovo trajnostnost.

Železnica v Evropi ustvari 0,4 % emisij, cesta kar 71,8 %

Železniški prevoz je v Evropski uniji po zadnjih dostopnih podatkih iz leta 2018 prispeval le 0,4-odstotni delež vseh emisij toplogrednih plinov, ki jih na našem kontinentu ustvari promet. Cestni promet pa je isto leto prispeval kar 71,8-odstotni delež. Poleg tega analize kažejo tudi, da je vožnja z vlakom med kopenskimi oblikami prevoza najbolj varna. V letih od 2011 do 2015 je bil prevoz po železnici kar 27-krat bolj varen kot prevoz z avtomobilom.

Zaradi epidemije se je v Sloveniji leta 2020 močno zmanjšalo število potnikov

V cestnem prometu se je leta 2020 v primerjavi z letom 2019 prepeljalo 57 odstotkov manj potnikov, v železniškem prometu pa 41 odstotkov manj. Z vlaki smo tako lani v notranjem in čezmejnem regijskem prometu prepeljali 7,8 milijona potnikov, ki so potovali na povprečni razdalji 46,3 kilometra. Velik vpliv na zmanjšanje sta imela popolna ustaveitev potniškega prometa (85 dni) in prilagojeni vozni red (77 dni).

Od avgusta obsežna nadgradnja proge Ljubljana–Brezovica



Foto: Miško Kranjec

Prenova odseka vključuje nadgradnjo proge in voznega omrežja, postajališča Ljubljana Tivoli, nadgradnjo nivojskih križanj, zamenjavo jeklenega mostu čez Mali graben ter gradnjo protihrupnih ograj.

Pri nadgradnji proge Ljubljana–Divača je v prvi fazi načrtovana prenova odseka Ljubljana–Brezovica. Dela so začeli avgusta letos, končana pa bodo predvidoma novembra prihodnje leto. V Brezovici so zaradi gradbenih del konec avgusta postavili tudi začasni peron, da bi potniki lahko varno izstopali na strani postaje, na kateri je postajna stavba.

Prenova odseka Ljubljana–Brezovica je ocenjena na 67,61 milijona evrov in vključuje nadgradnjo postajališča Ljubljana Tivoli, nadgradnjo nivojskih križanj za višjo hitrost, zamenjavo jeklenega mostu čez Mali graben, gradnjo osmih kilometrov protihrupnih ograj, nadgradnjo proge in voznega omrežja ter signalnovarnostnih naprav.

Konec septembra in začetek oktobra so bila obsežna dela

na levem tiru načrtovana pri prenovi tirnih naprav, signalno-varnostnih ter telekomunikacijskih naprav ter tudi pri sanaciji

podvozov in mostov. Dela pa so se začela tudi pri prenovi postajališča Tivoli v Ljubljani.

Investitor je DRSI Ministrstva za infrastrukturo, dela pa opravljajo podjetja CGP, Pomgrad in SŽ-ŽGP.



Septembra in oktobra so dela opravljali na levem tiru, prvenstveno pri prenovi tirnih naprav ter sanaciji podvozov in mostov.

Do 2023 novi viadukt in novi dvotirni predor



V predoru Pekel nadaljujejo izkopavanje ter izdelovanje kalote, zgornjega dela predora. (Foto: DRSI)

Pri nadgradnji proge Maribor–Šentilj so dela načrtovana v dveh fazah. Do leta 2023 bodo nadgradili obstoječo enotirno progo ter ob njej zgradili popolnoma novi viadukt Pesnica ter predor Pekel. V drugi fazi pa naj bi na zdaj enotirni progi zgradili še drugi tir.

Na viaduktu Pesnica so septembra nameščali opaž na armaturo ter betonirali prekladno konstrukcijo, nadaljevali pa so tudi že montažo podporne konstrukcije tretjega segmenta viadukta. V predoru Pekel, ki bo z reševalnim rovom del nove dvo-

tirne proge železniške povezave Maribor–Šentilj, pa nadaljujejo izkopavanje in izdelovanje kalote, zgornjega dela predora. Predor bo zgrajen vzhodno od obstoječe proge, ki za zdaj vodi skozi železniški predor Počehova. Dela bodo končana predvidoma spomladi 2023.

Po končani nadgradnji zavarovani vsi prehodi med Mariborom in Šentiljem

Investitor DRSI si je, kot enega od ciljev nadgradnje železniške proge Maribor–Šentilj–državna

meja zastavil tudi povečanje varnosti v prometu, zato bodo na prenovljeni progi ukinjeni ali zavarovani vsi nivojski prehodi. Ukinjenih jih bo šest, trije pa zavarovani. Tako bodo nivojski prehod v Pesnici ukinili in cesto povezali na obstoječi podvoz, v Rancah bodo ukinili tri prehode in zgradili nadvoz, en prehod pa zavarovali, v naselju Štirihovec pa bodo ukinili dva prehoda, zgradili nadvoz ter en prehod zavarovali. Dela, ki so razdeljena v šest faz, bodo končana v začetku prihodnjega leta.



Novi viadukt Pesnica bo 900 metrov dolg železniški dvotirni viadukt, ki bo stal vzhodno od obstoječega. (Foto: DRSI)

Na postajah in postajališčih na voljo 3323 parkirnih mest za kolesa

Na železniških postajah in postajališčih po Sloveniji je na voljo 3323 parkirnih mest za kolesa. Urejene so tudi dodatne površine namenjene izposoji koles in polnjenju električnih koles. Izposoji koles je namenjenih 320 parkirnih mest, polnjenju električnih koles pa 182 mest. V prihodnjih dveh letih je načrtovano, da bo z dodatnimi parkirnimi mesti za kolesa opremljenih 220 železniških postaj in postajališč.

Evropska komisarka obiskala gradbišče drugega tira

Evropska komisarka za transport Adina Vălean si je konec septembra ogledala dela pri gradnji drugega tira Divača–Koper. Povedala je, da je zadovoljna, ko vidi uresničevanje evropskih projektov, ter da je po njenem mnenju drugi tir zelo pomemben za Evropo, saj Slovenijo prečka več pomembnih evropskih koridorjev. Dejala je še, da je zanje zelo pomembno, da bo projekt zgrajen pravočasno.

Širitev omrežja za izposajo koles v Novi Gorici tudi čez mejo

V Novi Gorici v zadnjih letih močno širijo omrežje izposoje koles. Načrtovanih je 13 novih lokacij, na katerih si bo mogoče izposoditi navadna pa tudi tovorna in tandem kolesa. Ena od načrtovanih novih lokacij bo tudi ob novogoriški železniški postaji. Občini Nova Gorica in Gorica pa sta septembra sklenili sporazum, po katerem bo mogoča tudi čezmejna izposoja kolesa.

Šest dejstev, ki jih moramo vedeti o porabi energije na Slovenskih železnicah

1. Slovenske železnice uporabijo 50 % energije iz obnovljivih virov

Železnica ima ključno prednost v primerjavi z drugimi oblikami prevoza, saj že danes za prevoz potnikov in tovora uporablja električno energijo, ki je v 50 odstotkih pridobljena iz obnovljivih virov. Pri prevozu potnikov med Mariborom in Ljubljano tako železnica porabi povprečno šestkrat manj energije na potnika, kot je porabljene v cestnem avtomobilskem prometu.

2. Železniški promet v Sloveniji porabi 1 % vse energije, ki jo porabi prometni sektor

Promet v Sloveniji je leta 2017 porabil 38 odstotkov vse energije v državi. Pri prometu največji delež energije porabi cestni promet, delež železniškega prometa pa je le okrog 1 odstotka. Železnice danes prepeljejo 77 odstotkov vlakov na električni pogon. Pri tem ima železnica izrazito pred-

nost, saj za zdaj nobena druga vrst prometa ne more uporabljati električne energije za komercialni transport v takšnem obsegu.

3. Na SŽ učinkovitost merimo s 6 ključnimi kazalniki okoljske uspešnosti za železniški sektor

Mednarodna železniška zveza – UIC določa šest ključnih kazalnikov okoljske uspešnosti za železniški sektor, in sicer s kazalniki porabe energije, uporabe obnovljive energije, emisij toplogrednih plinov (CO₂), onesnaževanja zraka (PM in NO_x), emisij hrupa in odzema zemlje na potniški kilometer ali brutotonski kilometer. Petdeset držav članic UIC, med njimi tudi Slovenija, je leta 2011 podpisalo deklaracijo Sustainable Mobility & Transport in začelo poročati o napredku na področju trajnosti ter začelo uresničevati zaveze deklaracije.

4. Železnica v Sloveniji ustvarja nizke emisije CO₂,

ki so primerljive s emisijami drugih železnic v Evropi

Kazalniki emisij CO₂ oziroma izpusti skupine SŽ pri elektro vleki so primerljivi z drugimi železnicami v EU. Izpusti CO₂ pa so se v zadnjih letih v Sloveniji še zmanjšali, in sicer zaradi visokega odstotka električne energije iz obnovljivih virov, elektrifikacije proge Pragersko-Hodoš ter zamenjave dizelske vleke z električno vleko.

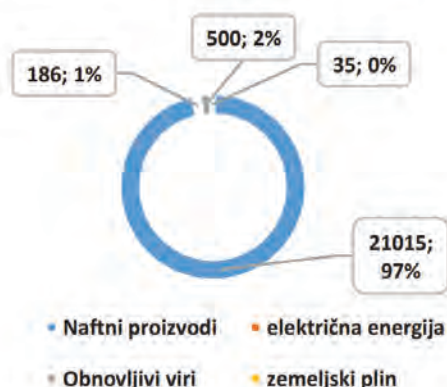
Evropske železnice si v zadnjih letih znatno prizadevajo povečati porabo električne energije iz obnovljivih virov. Dekarbonizacija proizvodnje

električne energije je ključna pri zmanjševanju emisij CO₂, večji kot je odstotek električne energije iz obnovljivih virov, ki se uporablja za vleko, nižja je raven izpustov CO₂.

5. Na SŽ 87 % energije porabijo tirna vozila, 11 % objekti in 2 % cestna vozila.

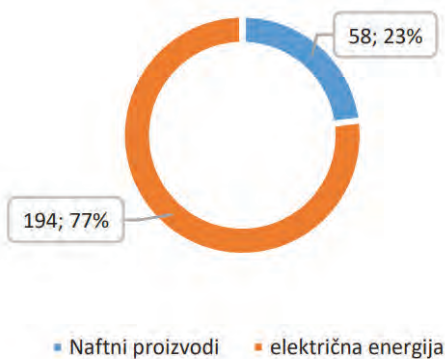
Na Slovenskih železnicah s sistemom učinkovite rabe energije spremljamo 80 odstotkov vse porabljene energije. V sistem so vključeni vsi večji porabniki. Znotraj omejenega sistema ločimo tri vrste pomembnih porabnikov energije:

Poraba energije za promet v Sloveniji v GWh



Poraba energije v Sloveniji za promet

Poraba energije v Sloveniji v železniškem sistemu (GWh)



Poraba energije v železniškem sistemu

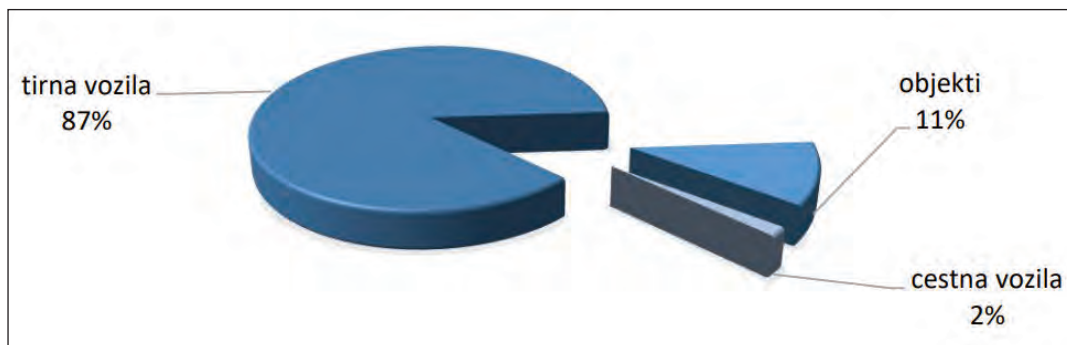
Kako skrbimo za izboljševanje energetske učinkovitosti na SŽ?

Podjetja v skupini SŽ za izboljšanje energetske učinkovitosti sprejemajo tehnične, tehnološke in organizacijske ukrepe. Tehnični in tehnološki ukrepi vključujejo uporabo sodobnejših železniških vozil z manjšo porabo energije ali tehnologije, kot je regenerativno zaviranje. Organizacijski ukrepi pa vključujejo energetske učinkovite tehnike vožnje za prihranke električne energije in dizelskega goriva, za kar je ključno strokovno usposabljanje strojevodij in drugih zaposlenih.

- Tirna vozila – porabijo 87 % energije,
- Objekti – porabijo 11 % energije,
- Cestna vozila – porabijo 2 % energije.

6. Leta 2020 smo na SŽ izboljšali energetske učinkovitost tirnih vozil in objektov

Leta 2020 smo na SŽ dosegli cilje energetske učinkovitosti, ki jih je zastavilo poslovanje. Izboljšali smo energetske učinkovitost na tirnih vozilih in objektih v skupini SŽ. Razlogov za to je več, saj na rabo energije poleg uresničevanja teh-



Železniški promet v Sloveniji porabi 1 % vse energije, ki jo porabi prometni sektor.

elektrifikacija prog. Pomembno je prav tako na energetske učinkovitost Slovenskih železnic vplivala nižja poraba energije zaradi vpliva zdravstvene krize, ter sistematično ukvarjanje z

rabo in porabo energije, ki se je začelo s prevzemom standarda ISO 50001.

Poraba energije se na SŽ zmanjšuje že od leta 2018. Z nižanjem porabe energije tako

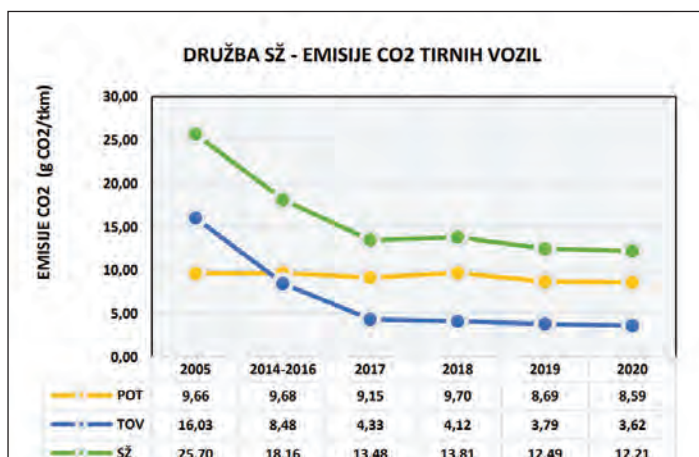
pomembno vplivamo tudi na stroške za energijo v podjetju, ki so nedvomno pomembni v deležu vseh stroškov skupine SŽ.



Poraba energije se na SŽ zmanjšuje že od leta 1918. (Foto: Miško Kranjec)

nično, tehnoloških in organizacijskih ukrepov vplivajo tudi nadgradnje oziroma modernizacije prog, povečanje njihove nosilnosti in propustnosti ter

Objavljena vsebina je izsek iz Letnega poročila o delovanju sistema učinkovite rabe energije v skupini SŽ za leto 2020, ki ga je pripravila Štabna služba za notranji nadzor, kakovost in okolje (NNKO) pri SŽ, d. o. o.



Kaj je regenerativno zaviranje?

Regenerativno zaviranje na sodobnih železniških vozilih temelji na tehnologiji zavor, ki omogoča, da se del potencialne in kinetične energije vlaka pretvori v električno energijo. To lahko ponovno uporabimo. Električno energijo, ki jo denimo lokomotiva 541 ustvari z zaviranjem, tako čez pantograf ob določenih pogojih vrne v vozno omrežje, in jo uporabi drugi vlak. Pri regenerativnem zaviranju vlečni motorji (asinhronski) delujejo kot električni generatorji, kar pomeni, da se smer toka obrne in tako ustvari zavorni moment. Vračanje energije pri zaviranju je posebej učinkovito pri težkih tovornih vlakih na odsekih prog z dolgimi padci, denimo na progi 50. Na SŽ se je tako zaradi regenerativnega zaviranja zmanjšala specifična poraba električne energije za okrog deset odstotkov, kar je vplivalo tudi na zmanjšane emisije CO₂. Na Slovenskih železnicah tehnologijo regenerativnega zaviranja uspešno uporabljamo na sodobnih vlečnih vozilih lokomotivah 541, EMV 312, EMV 510 in EMV 313.

Slovenske železnice Gremo zeleno



Nova storitev, v kateri povežujemo vožnjo z vlakom z izposajo električnega vozila, bo na voljo predvidoma do konca leta.

Na Slovenskih železnicah letos jeseni povežujemo vožnjo z vlakom z izposajo električnega vozila. Prvi potniki si bodo tako v kombinaciji z vozovnico za vlak na železniški postaji Ljubljana lahko izposodili električno vozilo. Novo storitev na SŽ ponujamo pod blagovno znamko Slovenske železnice Gremo zeleno!

Sprva enoletni pilotni projekt

Nova storitev je rezultat sodelovanja Slovenskih železnic s partnerjem T2 Rotalab. V pilotnem projektu, ki bo trajal eno leto, bo potnikom za izposajo na voljo deset vozil. Na železniški postaji Ljubljana sta načrtovani dve lokaciji, in sicer na severni in južni strani železniške

postaje. Za zdaj končujejo dela na informacijskem in tehnološkem okolju za izposajo vozil ter urejajo omenjeni lokaciji. Storitve bo na voljo predvidoma do konca letošnjega leta.

V okviru ponudbe Gremo zeleno dobroimetje, dva paketa ter popusti pri najemu vozil

Potniki bodo na vozovnicah prejeli QR kodo z možnostjo, da si naložijo aplikacijo GreenGo in tako pridobijo pet evrov dobroimetja za prvo integrirano uporabo vlaka in električnega vozila. Nato pa bodo imeli v okviru posebne ponudbe **Slovenske železnice Gremo zeleno** na voljo dva paketa, Gremo zeleno 10 in Gremo zeleno 15, ki bo-

sta stala 10 oziroma 15 evrov. Poleg tega pa bodo imeli naši potniki med trajanjem pilotnega projekta še 20-odstotni popust pri izposoji avtomobilov.

Sprva dve vrsti električnih vozil

Med pilotnim projektom bodo natančno analizirali delovanje aplikacije in uporabo

električnih vozil, da bi storitev kolikor je mogoče prilagodili potrebam potnikov. Izposoditi si bo mogoče vozila Renault Twingo in Zoe.

Dolgoročni cilj projekta je namreč učinkovito reševati izzive zadnjega kilometra potovanja, last mile solutions, v Sloveniji ter oblikovati storitev, ki bo kolikor je mogoče prilagojena potrebam potnikov.



Izposoditi si bo mogoče vozila Renault Twingo in Zoe.



Zmaji zmagoslavno v novo sezono



Zmaji so v uvodu v sezono osvojili prvo domačo lovoriko. (Foto: Aleš Fevžer)

Za uvod v sezono so se vsa slovenska moštva pomerila v boju za prvo domačo lovoriko, v katerem je HK SŽ Olimpija suvereno osvojila 1. mesto. Zeleno-beli tudi z uspešnim začetkom v mednarodni ligi ICEHL.

Preobrat za zmago

V slovenskem turističnem biseru, na Bledu, so hokejisti HK SŽ Olimpije v četrtfinalu po uvodnih težavah na koncu s 6 : 3 strli odpor Triglava iz Kranja, nato so v polfinalu kar z 10 : 0 odpihnili mlado ekipo z Jesenic. V zadnjem dejanju pokala v finalu pa so palice prekrižali z lanskimi zmagovalci HDD Sij Acroni Jesenicami.

Jeseničani so že takoj na začetku tekme pokazali, da to ne bo miren večer za Ljubljančane. Že v peti minuti so izkoristili svojo priložnost in s strelom Erica Panceta povedli. V nadaljevanju so zmaji prevzeli niti igre v svoje roke, kar je pokazala tudi občutna premoč v streljih. Ob koncu

tekme je bilo razmerje v streljih 43 : 19 za zmaje. Nekaj časa je Gorenjce reševal njihov vratar Froberg, a le do 29. minute, ko je zadetek dosegel Blaž Tomažević, nato je po nekaj minutah nadaljevanja Žan Jezovšek rezultat povišal na 2 : 1. V zadnji tretjini pa je zmago le še potrdil Guillaume Leclerc.

Trener HK SŽ Olimpija, Mitja Šivic: »To je bila težka tekma. Bili smo izraziti favoriti, tekme pa popolnoma neobremenjen. Olimpija je lani ostala brez obeh domačih lovorik, in to je ostalo v glavah igralcev. Hitro smo prejeli zadetek in čutila se je nervoza. Na srečo smo se lahko umirili, v drugi in tretji tretjini smo

bili precej boljši. Jeseničani niso imeli nobene priložnosti več.«

Ljubljančani blestijo v ICEHL

Hokejisti Olimpije so vstopili tudi v ligo ICEHL, v kateri so do zdaj odigrali že osem srečanj. Gre jim zelo dobro, saj so doslej klonili le na dveh srečanjih in so trenutno vodilni na lestvici lige. Le za eno točko zaostanka jim za ovratnik diha moštvo Fehervarja AV19.

Lepši uvod v novo sezono bi si težko zamislili, kar je še razlog več, da zmaje na kakšni od naslednjih tekmah podprete tudi sami.



Med bojem s hokejisti HK Red Bull Salzburg (Foto: OKS)

Črt Snoj



Drugi tir: Gradnja se je začela!







Viadukt Glinščica bo dolg 215 metrov in bo zgrajen kot zaprta škatlasta konstrukcija.

Po obsežnih pripravljalnih delih se je začelo izkopavanje predorov na trasi drugega tira Divača–Koper. Dvajsetega septembra so najprej delavci slovenskega podjetja Kolektor CPG zakopali v 3,8 kilometra dolg predor T8 pri Dekanih, nato pa delavci turških podjetij Yapi Merkezi in Özaltin v 1,1 kilometra dolg predor T7 v Osapski dolini. Dela so se začela na dveh od skupaj osmih predorov med Črnim Kalom in Koprom. Za zdaj je na gradbiščih le nekaj sto delavcev, ko bodo dela v polnem teku, pa naj bi jih hkrati delalo več kot tisoč. Septembra jih je večina še vedno delala na viaduktu Glinščica in pri priprav-

ljalnih delih na nekaterih drugih gradbiščih. Do leta 2025 bodo na gradbiščih drugega tira izkopali okrog 4,2 milijona kubičnih metrov materiala. Večji del ga bodo na gradbiščih ponovno uporabili, denimo za beton za različna gradbišča na trasi, ali pozneje, pri gradnji dvotirne proge. Gradnjo drugega tira si je ogledala tudi evropska komisarka za transport Adina Vălean, ki je poudarila, da je drugi tir zelo pomemben del evropskih koridorjev, tako kot je za Evropo pomembna Slovenija in njena geostrateška lega. Dejala je tudi, da je zadovoljna, ko vidi evropske projekte v delu.

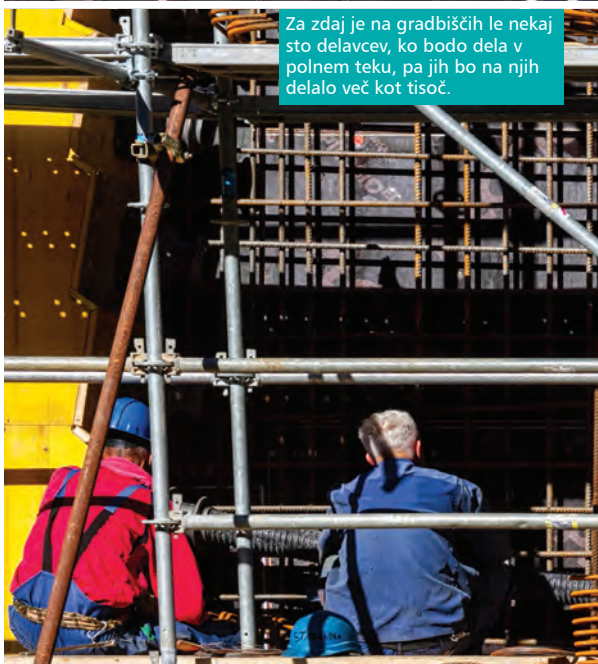
Foto: Miško Kranjec

Viadukt bo povezal dva najdaljša predora med Divačo in Koprom, predor T1 dolžine 6,7 kilometra ter T2 dolžine 6 kilometrov.





Skupaj z viaduktom Glinščica, ki bo pokrit, bo imel potnik na vlaku občutek, kot da se pelje v predoru, dolgem 13 kilometrov. Dela opravlja konzorcij družb pod vodstvom podjetja MarkoMark Nival.



Za zdaj je na gradbiščih le nekaj sto delavcev, ko bodo dela v polnem teku, pa jih bo na njih delalo več kot tisoč.



Pilotirka za vgrajevanje pasivnih sider



Dela na gradbišču predora T7, na katerem zaposleni konzorcija Kolektor CPG s partnerjema Yapı Merkezi in Özalpin vgrajujejo primarne predorske obloge.

Adina Valean, evropska komisarka za transport

Kako vidite prihodnost železnic v Evropski uniji?

Menim, da bodo imele železnice v evropskem prometnem sistemu prihodnosti pomembno vlogo, in sicer bodo zagotavljale pametne in trajnostne povezave po vsem kontinentu. Železnice v Evropi so nastale iz državnih monopolov, zato se druga od druge močno razlikujejo. Že leta si prizadevamo, da bi razlike odpravili. Potrebujemo še en večji premik, s katerim bodo odpravljene še zadnje ovire, da lahko v celoti uresničimo priložnosti, ki jih ponuja enotno evropsko železniško območje. Tako bo bistveno lažje oblikovati vseevropske prevozne storitve, lažje pa bo tudi zmanjšati stroške in omrežje nadgrajevati z inovativnimi rešitvami. Tako kot osebna in tovorna cestna vozila morajo tudi vlaki brez ovir omogočati prevoz potnikov in blaga po vsej Evropi. Posebni vlak Connecting Europe Express, ki je ob evropskem letu železnic prepotoval Evropo, kaže na to prihodnost ter na moč železnic, da povezujejo ljudi na vseh koncih Evrope.

Kako bi po vašem mnenju lahko prepričali več ljudi, da bi potovali z vlakom?

Železniški promet mora postati bolj privlačen, udoben in cenejši, potovalni časi morajo postati krajši, več pa mora biti tudi izbire. Potrebujemo več hitrih vlakov na dolgih razdaljah, zlasti med državami znotraj EU. V zadnjih dvajsetih letih je bilo izgubljenih veliko povezav, zato potrebujemo vlaganja v omrežje in odpiranje trga, da bi lahko železniško omrežje dobro povezali. Čedalje več ljudi se zaveda prednosti, ki jih prinašajo železnice kot ena najbolj trajnostnih in najvarnejših vrst prevoza, vendar pa mora trg upoštevati tudi učinke prometa na okolje. Če bi se denimo cena izpustov toplogrednih plinov v celoti upoštevala, bi se tržni delež železnic brez dvoma povečal. Prizadevanja Evropske komisije za zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev na tem področju se že uresničujejo. To kaže Strategija za trajnostno in pametno mobilnost ter sveženj zakonodajnih predlogov in političnih pobud z naslovom Pripravljeni na 55 (Fit for 55), ki stremi k zmanjšanju izpustov za 55 odstotkov do leta 2030 ter k doseganju podnebne nevtralnosti do leta 2050.

Čedalje več ljudi se zaveda prednosti, ki jih prinašajo železnice kot ena najbolj trajnostnih in najvarnejših vrst prevoza.



Adina Valean, evropska komisarka za transport: »Slovenija leži v samem središču evropskega železniškega omrežja in tako povezuje države članice na vzhodu, jugu in zahodu Evropske unije ter tudi naše sosedne na Zahodnem Balkanu!«

Katera področja naj evropska železniška podjetja po vašem mnenju obravnavajo prednostno, da lahko železnice postanejo steber mobilnosti v Evropi?

Menim, da je najpomembnejša interoperabilnost, in sicer ne samo pri infrastrukturi, temveč tudi na drugih področjih, kot je denimo ticketing oziroma določanje cen storitev. Zato potrebujemo enotni evropski sistem, ki bo potnikom in podjetjem železnico približal kot zanesljivo obliko prevoza v nacionalnem in čezmejnem potniškem prometu ter v logistiki. Prav to je razlog, da močno podpiram digitalizacijo železnic. Za interoperabilnost med državami članicami EU je ključno, da je na vsem omrežju operativen evropski sistem za vodenje železniškega prometa, ERTMS, in tako zagotovljena enotna signalizacija ter enotni sistem za nadzor hitrosti vlakov. V okviru evropskega leta železnic in vlaka Connecting Europe Express imamo priložnost, da poudarimo prednosti železniškega prometa ter tudi izzive, s katerimi se železnice spoprijemajo. Menim, da je zdajšnji čas idealen za spremembe. Da pa prizadevanja ob koncu evrop-

skega leta železnic ne bi zamrla, si želim, da železnice v sodelovanju z oblikovalci politik in javnimi organi to leto izkoristijo, ter besede podkrepijo z dejanji.

Katere nadnacionalne organizacije so poleg evropskih institucij po vašem mnenju najvplivnejše in najuspešnejše pri spodbujanju železniškega prevoza v Evropi?

V evropskem prostoru že dalj časa delujeta dve najpomembnejši mednarodni organizaciji, ki zaradi delovanja na širokem geografskem območju vplivata tudi na regije zunaj EU. Od medvladnih organizacij izstopa OTIF, Medvladna organizacija za mednarodne železniške prevoze, ki si prizadeva za spodbujanje in izboljšanje mednarodnega železniškega prometa. Vanjo je med drugimi včlanjena tudi EU. Znotraj železniškega sektorja pa je dejavna predvsem Mednarodna železniška zveza UIC, ki si prizadeva izboljšati položaj železnic v svetovnem merilu. Železnice v zadnjih letih sicer pridobivajo na pomembnosti v mednarodnem okolju onkraj meja EU. Poglavitni so tako denimo odnosi s sosednjimi državami na Vzhodu in Daljnem vzhodu ter trgovska in industrijska politika z drugimi državami. Institucije Evropske unije so zato usklajene z omenjenima mednarodnima organizacijama, da lahko uveljavljajo evropske interese v železniškem prometu tudi drugod po svetu.

Kakšna je po vašem mnenju vloga Slovenije in Slovenskih železnic v jugovzhodni Evropi?

Slovenija leži v samem središču evropskega železniškega omrežja in tako povezuje države članice na vzhodu, jugu in zahodu Evropske unije ter tudi naše sosedne na Zahodnem Balkanu. Državo prečkajo štiri železniški tovorni koridorji, in železnice v Sloveniji imajo kar 35-odstotni delež v tovrnem kopenskem prometu. To pomeni, da železnice v Sloveniji pomembno prispevajo k evropskemu zelenemu dogovoru. Slovenija je poleg Latvije v samem vrhu držav po deležu mednarodnega železniškega tovornega prometa. Pri prevozu potnikov pa je evropsko leto železnic odlična priložnost za izboljšanje potniških storitev v slovenskem železniškem prometu. Prepričana sem, da bo železniški sektor s pridom izkoristil to edinstveno priložnost.

Želim si, da železnice v sodelovanju z oblikovalci politik in javnimi organi izkoristijo evropsko leto železnic, ter besede podkrepijo z dejanji.

Kateri so ključni evropski projekti v železniškem prometu v prihodnjih letih?

Države članice od začetka veljavnosti uredbe o vseevropskem prometnem omrežju, TEN-T, pospešeno vlagajo v jedrne koridorje omrežja. Ti projekti se na splošno uvrščajo med prednostne investicijske projekte na ravni držav. Velik del napredka na tem področju je rezultat prizadevanj evropskih koordinatorjev za omrežje TEN-T in drugih instrumentov EU. Ključni projekti v čezmejnem prometu, kot sta denimo Fehmarnbelt in Rail Baltica, bodo po načrtih končani še pred letom 2030, medtem ko se pri drugih še vedno pojavljajo določene težave.

Evropska komisija si je zastavila cilj, da do leta 2030 zgradi jedrno omrežje in tako izkoristi vse prednosti, ki jih prinašajo dosedanja vlaganja v omrežje TEN-T. Pri tem sicer obstaja možnost, da določeni projekti ne bodo končani do roka, vendar je pri tem treba upoštevati, da gradimo infrastrukturo za naslednjih sto let ter da se z njo nadgrajuje oziroma nadomešča infrastruktura, ki je ponekod stara tudi več kot 150 let. Tako je denimo v predoru Mont Cenis, ki je del projekta za zgraditev predora Lyon-Torino med Italijo in Francijo.

Pri projektih, pri katerih kaže, da zahtev TEN-T ne bo mogoče izpolniti, s pomočjo evropskih koordinatorjev tesno sodelujemo z nacionalnimi ministrstvi, deležniki, vodji projektov in drugimi, da bi omogočili napredovanje po načrtih. Za hitrejše uresničevanje projektov so ključnega pomena sredstva EU, in sicer predvsem financiranje v okviru instrumenta za povezovanje Evrope, CEF, ki se določa po konkurenčnih merilih. Poleg omenjenega se v prihodnje pripravlja, v okviru instrumenta Naslednja generacija EU (Next Generation EU), mehanizem za okrevanje in odpornost, s katerim se bo zmanjšala obremenitev nacionalnih proračunov in hkrati pospešila graditev omrežja TEN-T. Za hitrejše uresničevanje ključnih projektov na vseevropskem prometnem omrežju je julija začela veljati tudi direktiva, ki nacionalnim organom in predlagateljem projektov poenostavlja pravila in postopke.

V okviru revizije smernic TEN-T pa bo treba zagotoviti tudi večjo usklajenost med načrtovanjem na ravni držav in politiko pri omrežju TEN-T. Cilj je, da bi načrtovanje naložb in infrastrukturnih projektov v nacionalnem merilu bolj učinkovito izpolnjevalo zahteve evropskih uredb. Prenovljene smernice pa bodo zagotavljale tudi večjo vlogo evropskih koordinatorjev ter učinkovitejše uresničevanje izvedbenih sklepov.

Francois Davenne, generalni direktor Mednarodne železniške zveze UIC

Kateri so glavni projekti Mednarodne železniške zveze UIC leta 2021, ko praznujemo evropsko leto železnic?

Pri Mednarodni železniški zvezi UIC smo ponosni, da lahko sodelujemo pri prireditvah ob evropskem letu železnic ter tako prispevamo k večji prepoznavnosti železniškega prometa ter k spodbujanju voženj z vlakom. UIC sodeluje pri glavnem projektu EU ob evropskem letu železnic, vlakom Connecting Europe Express. Poleg tega pa zveza UIC pripravlja tudi več drugih prireditev. Evropski zeleni teden, od 31. maja do 5. junija, je bil namenjen poudarjanju vloge železnice in njenih prednosti, kar bo nadvse koristna vsebina tudi za Mednarodno podnebno konferenco Združenih narodov, COP26, ki bo novembra v škotskem mestu Glasgow. Oktobra smo pripravili dan dostopnosti (UIC Accessibility Day), s katerim želi UIC izboljšati dostopnost do storitev v železniškem prevozu. Novembra sledi *hackathon* za razvoj inovativnih digitalnih rešitev v železniškem prometu. Njegov namen pa je povečati prilagodljivost železnic in določiti njihovo podobo v prihodnje. V sklopu evropskega leta železnic pa bo 30. novembra in 1. decembra tudi mednarodni simpozij zveze UIC (UIC International Symposium). S simpozijem se bo uradno začela tudi prireditev, s katero bomo proslavili stoto obletnico ustanovitve zveze UIC. Program simpozija se bo med drugim navezoval tudi na cilje evropskega zelenega dogovora. Poudarek bo na podobi železnic v prihodnjih petih, desetih in petnajstih letih ter izzivih, ki so s tem povezani.

»Železnice morajo biti v središču pretočne in trajnostne mobilnosti, če se želimo uspešno spopadati s podnebnimi izzivi.«

Katera so temeljna vodila, ki dolgoročno motivirajo zvezo UIC?

Stališče UIC, kot edine svetovne organizacije na področju železniškega prometa, je, da morajo biti železnice v središču pretočne in trajnostne mobilnosti, če se želimo uspešno spopadati s podnebnimi izzivi. Ugotovitev novega poročila Medvladnega panela za podnebne



Francois Davenne, generalni direktor Mednarodne železniške zveze UIC: »Ko železnice postanejo glavni steber mobilnosti, bodo infrastrukturne zmogljivosti dovolj velike, da bodo lahko ustrezale naraščajočim potrebam po mobilnosti.«

spremembe (IPCC) je jasna, in sicer, da je nujno takojšnje ukrepanje. Železnice so na to ustrezno pripravljene!

Prihodnjih deset let bo za preprečevanje podnebne krize ključnih. Želimo imeti možnost, da izberemo projekte, ki lahko v kratkem času temeljito spremenijo obstoječi model mobilnosti, preden škoda postane nepopravljiva. Takšno razmišljanje in predanost sta poglavitna, da lahko železnice postanejo osrednji steber trajnostne mobilnosti. Železniški promet bo v brezogljicnem in trajnostnem sistemu mobilnosti igral ključno vlogo pri zmanjševanju podnebnih sprememb.

Za kaj natančno gre pri zavezi UIC k podnebni odgovornosti železnic, UIC's Railway Climate Responsibility Pledge?

Mednarodna železniška zveza je bila na področju podnebne odgovornosti dejavna, še preden je bil uradno

potrjen evropski zeleni dogovor. Članice UIC si že od leta 2019 prizadevajo za brezogljico mobilnost do 2050. Zaveza UIC k podnebni odgovornosti je požela velik uspeh na mednarodni ravni. Doslej jo je podpisala večina evropskih članic in nekatere večje mednarodne članice, kot so denimo Ruske in Kitajske železnice. Doslej smo zbrali že 35 podpisnikov. Zaveza UIC k podnebni odgovornosti, ki je bila potrjena leta 2019, je nasledila podnebno deklaracijo, objavljeno leta 2015. To pomeni, da so železnice korak pred drugimi pri učinkovitem zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov. UIC si je poleg tega zadala tudi cilj, da skladno s Pariškim sporazumom o podnebnih spremembah do leta 2050 doseže ničelne izpuste.

Kako uresničljivi so scenariji za doseganje ničelnih izpustov in dekarbonizacije gospodarstva do leta 2050?

V Evropi se po železnici prepelje 7,6 odstotka vseh potnikov in 17,6 odstotka blaga, ob tem pa železnica ustvarja le 0,4 odstotka izpustov toplogrednih plinov. Železniški promet v mestih je s povprečno porabo energije 0,12 kWh na potniški kilometer energetsko sedemkrat učinkovitejši od osebnih avtomobilov. Železniški promet ima tudi sicer bistveno manjši ogljični odtis v primerjavi z drugimi oblikami prometa. Železnice lahko namreč z enim vlakom prepeljejo veliko število potnikov in tovora z vozili, ki so že električna. Globalni izpusti toplogrednih plinov v prometu naraščajo. Leta 2018 so znašali 14 odstotkov vseh izpustov. Pri železnicah pa je gibanje obratno, saj so edina oblika prometa, pri kateri se obseg izpustov zmanjšuje, in sicer se je med letoma 2000 in 2018 zmanjšal za dva odstotka.

Številne evropske članice so se že leta 2005 zavezale, da bodo drastično zmanjšale izpuste in porabo energije. Te zaveze so se tudi držali, saj se je med letoma 2005 in 2019 energetska učinkovitost železniškega tovornega prometa povečala za 28 odstotkov, potniškega pa za 22 odstotkov.

Prizadevanja železnic pa s tem še niso končana, saj se pripravljajo nove inovativne rešitve za zmanjšanje porabe energije in postopno opuščanje fosilnih goriv, pri čemer

zagotavlja zveza UIC ustrezno platformo za izmenjavo znanja na tem področju.

Kakšno podobo bo imela evropska mobilnost v prihodnjih dvajsetih letih?

Ko železnice postanejo glavni steber mobilnosti, bodo infrastrukturne zmogljivosti dovolj velike, da bodo lahko ustrezale naraščajočim potrebam po mobilnosti. Železniški promet bo digitaliziran in bo deloval na temelju pametnih tehnologij. Z njimi bo optimizirana uporaba obstoječih sistemov. Železniško omrežje bo neprekinjeno povezano z vsemi drugimi oblikami prevoza. Železnice bodo tako izpolnjevale pričakovanja in zahteve uporabnikov v potniškem in tovornem prometu. Tovrstne spremembe bodo mogoče zaradi avtomatizacije procesov, interneta stvari in umetne inteligence. Vse skupaj pa bo temeljilo na telekomunikacijski infrastrukturi, ki se razvija, in bo omogočala celovito uporabo tehnologije 5G.

Globalni izpusti toplogrednih plinov v prometu naraščajo. Leta 2018 so znašali 14 odstotkov vseh izpustov. Pri železnicah pa je gibanje obratno, saj so edina oblika prometa, pri kateri se obseg izpustov zmanjšuje.

Prepričano smo, da bo Partnerstvo železnic Evrope (Europe's Rail Partnership), ki je naslednik javno-zasebnega partnerstva Shift2Rail, v okviru programa Horizon Europe, sestavilo ambiciozen inovativni program, s katerim bo poskušalo v samem temelju spremeniti način delovanja prometnega sistema v Evropi.

Alberto Mazzola, izvršni direktor Skupnosti CER

Kateri so glavni dolgoročni cilji skupnosti CER v evropskem prometnem sektorju?

Skupnost CER je glasnik evropskega železniškega sektorja v Bruslju. Skupnost se zavzema za ukrepe, ki spodbujajo ves železniški sistem in vsak njegov del posebej. V zadnjih mesecih smo tesno sodelovali z Evropsko komisijo, da bi pomagali železniškemu sektorju okrevati od hudih posledic pandemije covid-19. Dosegli smo veliko, na primer začasno so znižane uporabnine in pripravljena so pravila, ki urejajo Mehanizem za okrevanje in odpornost – največja proračunska postavka, kar jih je kdaj koli bilo predvidenih s proračunom Evropske unije.

Po prvih podatkih, ki jih imamo o dodelitvi sredstev, lahko izrazim zadovoljstvo, da so organi EU in vlade posameznih držav članic železnici priznali pomembno vlogo pri trajnostnem okrevanju.

Na splošno je bilo za železniške projekte namenjenih približno enajst odstotkov celotnega skupnega nacionalnega proračuna, kar hkrati sestavlja približno 67 odstotkov sredstev, namenjenih za promet. V Sloveniji pa so številke še boljše. Za železnico je namreč v proračunu namenjenih 15,7 odstotka vseh izdatkov in 94 odstotkov izdatkov za promet. To vsekakor kaže na večjo pozornost, ki jo slovenska vlada namenja sektorju, pa tudi na sposobnost sektorja, da pritegne sredstva.

Skupnost CER ima v pripravi tri zelo pomembne sklope dokumentacije, in sicer o reviziji uredbe o TEN-T, o spodbujanju vpeljave Evropskega sistema za vodenje železniškega prometa (ERTMS) in o ticketingu. To so vprašanja, ki jih bodo v prihodnjih mesecih obravnavali oblikovalci politik, pri čemer bo skupnost CER zastopala in branila pravice železnic ter skušala zagotoviti, da se bo s pravili Evropske unije uresničil celoten potencial železnic.

Okoljska in družbena trajnost železnic ne sme biti breme, temveč konkurenčna prednost, in pravila EU morajo temu slediti.

Železniški sektor v celoti podpira prizadevanja Evropske komisije, kot jih ta navaja v Strategiji za pametno in trajnostno mobilnost, in sicer da bi se obseg potniškega prometa na železniških progah za visoke hitrosti podvojil



Alberto Mazzola, izvršni direktor skupnosti CER: »Evropska unija se jasno zaveda odgovornosti, ki jo imamo pri reševanju našega planeta.«

do leta 2030, tovrnega prometa do leta 2050 ter da bi se multimodalno vseevropsko prometno omrežje (TEN-T) dokončalo do leta 2030. Skupnost CER si bo prizadevala, da bi to spodbudo spremljalo nadaljnje izboljševanje konkurenčnih pogojev. Železnica bo le ob izenačitvi konkurenčnih pogojev z vseh vidikov, davčnega, pogodbenega pri zaposlenih, ceni za dostop do infrastrukture ipd. v tržnih segmentih mobilnosti, lahko dosegla najvišjo stopnjo učinkovitosti in uspešnosti. Z drugimi besedami, okoljska in družbena trajnost železnic ne sme biti breme, temveč konkurenčna prednost, in pravila EU morajo temu slediti.

Kateri so glavni projekti, ki jih skupnost CER načrtuje v letu 2021, evropskem letu železnic?

Evropsko leto železnic je odlična priložnost za ozaveščanje javnosti o prednostih železnice, ne zgolj pred

politično javnostjo v Bruslju, temveč tudi drugod. Zato je skupnost CER skupaj s svojimi članicami vložila veliko truda, da bi leto 2021 obogatili s pomembnimi dogodki v evropskih prestolnicah. Zares vodilna pobuda v tem letu je nedvomno evropski povezovalni vlak Connecting Europe Express, ki je svojo pot začel v začetku septembra v Lizboni in prav zdaj potuje širom naše celine. Vlak bo v 36 dneh prečkal 26 držav in v začetku oktobra končal svojo pot v Parizu.

Tudi druge oblike prevoza bodo zmanjšale ogljični odtis, vendar nobena druga tehnologija ni tako napredna kot ta, ki jo uporablja železnica.

Kako bo skupnost CER še naprej povezovala železnice v Evropi?

Skupnost CER je danes edinstvena tudi po raznolikosti svojih članic. Mednje spadajo tako javna kot zasebna podjetja, potniški in tovorni prevozniki ter integrirani in neodvisni upravljavci infrastrukture. Menim, da prav zato glas skupnosti CER tako odmeva, saj vsi oblikovalci politik vedo, da je stališče, ki ga oblikuje skupnost CER, najverjetneje najboljši mogoči kompromis, ki ga je mogoče doseči med različnimi segmenti železniškega sistema. Skupnost CER bo še naprej opravljala to delo, vendar z željo, da bi sprejeli tudi nove članice, ki se bodo v združenju dobro počutile, predvsem pa imele občutek, da združenje v celoti zastopa njihove interese.

Kakšna je po vašem mnenju prihodnost železnic v Evropi?

Prihodnost železnic v Evropi je svetla, mora biti svetla. Zakaj tako menim? Evropski uniji je uspelo oblikovati evropski zeleni dogovor in pred kratkim zakonodajni sveženj Pripravljeni na 55, ki je najbolj podnebju naklonjen zakonodajni sveženj, kar jih je kdaj koli predlagala politika kjer koli na svetu. EU se jasno zaveda odgovornosti, ki jo imamo pri reševanju našega planeta. Železnica je prav zaradi svojih trajnostnih lastnosti, vse večje digitalizacije ter sredstev, ki bodo vložena v izboljšanje kakovosti celinske infrastrukture, prava rešitev za potovanja do

tisoč kilometrov, pri prevozu tovora pa je ta razdalja še daljša.

Seveda se bodo tudi druge oblike prevoza izboljšale z vidika ogljičnega odtisa, vendar nobena druga tehnologija ni tako napredna, kot tehnologija, ki jo uporabljajo železnice, vsaj z vidika varnosti, avtomatizacije in transportne zmogljivosti. Ne glede na to, kako zeleni bodo morali postati tovornjaki, bodo konkurenčne prednosti železnice še naprej očitne.

Prihodnost železnic v Evropi je svetla, mora biti svetla.

Kako vidite vlogo Slovenije v železniškem sektorju jugovzhodne Evrope?

Podatki o porabi sredstev iz Mehanizma za okrevanje in odpornost v Sloveniji kažejo, da je železniški sektor močan in sposoben pritegniti sredstva. To pomeni, da Slovenija lahko odigra pomembno vlogo pri spodbujanju železniškega prometa v celotni regiji. V skupnosti CER upamo, da bo Zahodni Balkan v celoti vključen v politiko TEN-T, v tem okviru pa bo morala Slovenija uporabiti svoje strokovno znanje in se usklajevati z jugovzhodnimi sosedami, kako izboljšati kakovost infrastrukture na zahodnobalkanski poti, poenostaviti upravne postopke na mejnih prehodih in kako povečati kakovost voznega parka. S tem se bo odprlo veliko možnosti za upravljanje potencialno zelo bogatega tovarnega prometa v smeri Turčije in Bližnjega vzhoda ter obratno. To pa ne pomeni zgolj razvoja železnic, temveč tudi oživitve celotnih gospodarskih sektorjev ali celo ustvarjanje povsem novih proizvodnih lokacij, novih delovnih mest, razvoj logistike in spodbujanje gospodarske rasti na splošno.

Dr. Peter Verlič, predsednik iniciative SEESARI ter direktor Prometnega instituta Ljubljana

Kaj je bilo temeljno gonilo za ustanovitev iniciative SEESARI?

Kratica SEESARI, South East European Strategic Alliance for Railway Innovation, je iniciativa za razvoj železniškega tovornega in potniškega prometa, infrastrukture in logistike nasploh. Je omrežje različnih subjektov, od železnice pa do zasebnega sektorja, univerz in inštitutov ter javnih institucij z enim samim ciljem, pomagati pri razvoju prometa in logistike v tem delu Evrope. Ko me vprašajo, kaj je največja dodana vrednost iniciative, pa rad povem, da osebno poznam vsakega, ki se je včlanil v iniciativo. Osebni stiki so še vedno zelo pomembni.

Kako SEESARI prispeva k povezovanju v JV Evropi?

Doslej je ta del Evrope – še zlasti balkanske države, ki še niso v EU – na vseh zemljevidih prometnih koridorjev veljal za sivo liso. Kljub temu, da vemo iz števil, da imajo transportne povezave iz Evrope čez Balkan naprej v Turčijo ter Srednji in Daljni vzhod veliko neizkoriščenih priložnosti. To smo ugotovili na ustanovitveni skupščini Seesarija pred štirimi leti v Beogradu, in ena od temeljnih nalog Seesarija je ravno ozaveščanje institucij v EU in tudi širše, da je tudi v ta del Evrope treba vlagati, ker si to zaslužijo države in njihova gospodarstva. K temu pritrjujejo tudi ekonomski kazalci.

»Na Konferenci iniciative SEESARI smo gostili Fifo in Uefo železnic, in na to smo slovenski železničarji lahko upravičeno ponosni!«

Kakšen status ima organizacija v nadnacionalnih železniških organizacijah?

V organizacijskem pogledu je SEESARI iniciativa. Pridruži se ji lahko prostovoljno vsak, ki podpiše pristopno listino. Najvišji organ je skupščina, ki jo sestavljajo vsi člani in se sestane enkrat na leto. Načrtovana sta tudi usmerjevalni odbor in pa sekretariat. Leta 2019 smo dobili posebno priznanje, saj smo na generalni skupščini UIC postali posebna delovna skupina v okviru Mednarodne železniške zveze. Zdaj smo sestavni del UIC, pa vendar



Dr. Peter Verlič, predsednik iniciative SEESARI ter direktor Prometnega instituta Ljubljana: »Razdalj med glavnimi mesti v Evropi ne bi smeli več premagovati z letali, temveč s hitrimi vlaki.«

s posebnim, neodvisnim statusom. Podpisan imamo dogovor o sodelovanju s skupnim evropskim podjetjem Shift2Rail, ki ima edini rezervirana sredstva za razvoj železnic v okviru programa Horizon 2020, dogovor pa nam omogoča tudi sedež v njihovem programskem odboru, ki usmerja evropska razvojna sredstva. To med drugim pomeni, da lahko vplivamo na prihodnje delitev denarja tudi za projekte v tem delu Evrope.

Koliko članov ima iniciativa?

Ta hip nas je prek osemdeset z različnih področij delovanja. Poudariti moramo, da nismo omejeni samo na geografske meje, temveč se lahko iniciativi pridruži vsak, ki meni, da lahko prispeva k njenemu razvoju. Tako se lahko pohvalimo, da so naši člani francoske železnice, SNCF,

turške železnice, TCDD, pred kratkim so se pridružile tudi avstrijske železnice, OBB. Med našimi člani so fakultete, pa svetovalna podjetja, podjetja iz gospodarskega sektorja, inštituti idr.

Kateri so po vašem mnenju ključni uspehi iniciative SEESARI doslej?

Ključni uspeh zagotovo pripisujem dejstvu, da smo kljub skepsi, da se na jugovzhodu Evrope nič ne da premakniti, postali delujoča iniciativa, ki se še širi. Uspelo nam je pripraviti strateški program, kot ključni vsebinski načrt delovanja Seesarija v prihodnje. Ta program je razdeljen na šest stebrov: razvoj hitrih prog, razvoj regionalnega železniškega omrežja, digitalizacija potniškega prometa, digitalizacija logistike, tehnični standardi in interoperabilnost ter človeški viri. Predvsem pa se čuti volja in energija, da lahko skupaj storimo nekaj več.

Kakšna je prihodnost povezovanja, ki jo načrtujete?

Zelo smo se bali, da bo pandemija covid-19 naše komaj začete dejavnosti popolnoma ustavila. Toda mednarodna konferenca v Ljubljani, ki smo jo gostili v Stekleni dvorani upravne stavbe SŽ, skupaj z udeležbo najvidnejših predstavnikov železnic, evropske komisarke za transport in našega ministra, nas je prepričala, da se za prihodnost povezovanja ni bati. Novi člani, ki se nam pridružujejo, so najboljši dokaz tega. Rastemo!

Ali bi lahko izpostavili katerega od projektov, ki jih uresničujete?

Seesari ne želi biti zgolj še ena od platform, ki se srečuje in razglablja, temveč želimo tudi sami konkretno prispevati k dodani vrednosti. Tako je naš prvi konkretni projekt elektronski rezervacijski sistem v mednarodnem potniškem prometu, SEPA, ki se z novimi funkcionalnostmi približuje oblikam prodaje in rezervacije vozovnic, kot ga poznamo v letalskem prometu. Slovenske železnice so prvi uporabnik tega sistema, v pogovorih pa smo tudi z drugimi železniškimi upravami. Cilj pa je preprost: potnikom olajšati potovanje po železnici ter povečati njihovo število v mednarodnem železniškem prometu.

Kakšna je po vašem mnenju vloga Slovenije in njenih železniških podjetij pri povezovanju v železniškem sektorju?

Slovenija ima izjemno geostrateško prometno lego, saj je naravno križišče od severa proti jugu ter od vzhoda proti zahodu. Luka Koper pa je slovensko okno v svet. Če prednosti geografske lege ne bomo izkoristili, nas lahko tovor po drugih transportnih koridorjih čez sosednje države povsem obide. Če želimo biti prevoznik na območju polmera petsto kilometrov iz Ljubljane, bomo poleg konkurenčnega boja v logistiki morali znati izkoristiti tudi povezovanje med podjetji, predvsem zato, da se tovor premakne s cest na železnice.

Kako bo videti mobilnost v prihodnjih dvajsetih letih?

Dobro vprašanje. Svoje bodo napravile klimatske spremembe. Kakor koli pogledamo, bomo morali količino toplogrednih plinov v prihodnje krepko zmanjšati, če želimo svojim vnukom privoščiti zeleno prihodnost. Menim, da je železnica prihodnost, in povsem se strinjam, da razdalj do tisoč kilometrov ali vsaj do petsto kilometrov med glavnimi mesti po Evropi ne bi smeli več premagovati z letali, temveč s hitrimi vlaki. Javni potniški promet pa mora postati nosilec vsakdanje mobilnosti prebivalcev. Zelo mi je všeč ideja prvega oziroma zadnjega kilometra, ki bi ga morali napraviti peš, s kolesom ali pa na primer s skirojem, do najbližjega avtobusnega ali železniškega postajališča. Tukaj je še veliko prostora tudi za načrtovanje prostora v mestih. Ta mora biti podrejen javnemu potniškemu prometu in ne avtomobilu. Enak koncept pa velja tudi za tovorni promet.

Kako daleč smo od koncepta, imenovanega seamless transport services, in tega, da bi bile železnice v Evropi hrbtenica mobilnosti?

Digitalizacija, mobilni telefoni in aplikacije na njih odpirajo neskončne možnosti njihove uporabe. Direktor Ljubljanskega potniškega prometa Peter Horvat mi je nekoč dejal, da so samo z uporabo prikazovalnikov na postajah, ki prikazujejo prihod avtobusov v realnem času, povečali število potnikov. Občutek, da si opremljen s

pravo in resnično informacijo, je zelo pomemben. V Seesariju bomo področju digitalizacije namenjali v prihodnje veliko pozornosti.

Na kaj naj bomo pozorni pri iniciativi SEESARI v prihodnjih letih?

V prihodnje želimo k iniciativi pritegniti tudi mednarodne finančne institucije ter bančni sektor, saj žal brez denarja ne gre. Shift2Rail se bo preimenoval v Europe's Rail in Seesari bo zagotovo pridružen član, ki bo sestavljal bodoče projektne konzorcije ter pridobival nepovratna sredstva za projekte digitalizacije in razvoja železniškega sektorja na področju inovacij nasploh. Upam, da bomo dosegli tudi dogovor o sodelovanju s Transportnim

komitejem s sedežem v Beogradu, ki je edina institucija Evropske komisije na Balkanu. Udeležba Mateja Zakonjška, kot njenega predsednika na nedavni konferenci v Ljubljani, ter udeležba drugih visokih predstavnikov, Carla Borghinija, direktorja Shift2Rail, Alberta Mazzole, izvršnega direktorja skupnosti evropskih železnic CER, Françoisa Davenna, generalnega direktorja Mednarodne železniške zveze UIC, ter Jeanna Pierra Loubinoux, častnega generalnega direktorja UIC, mi vliva zaupanje, da smo pot pravilno začrtali. Skratka, v Stekljeni dvorani Slovenskih železnic smo gostili Fifo in Uefo železnic, in na to smo slovenski železničarji res lahko upravičeno ponosni.



Miloš Rovšnik, izvršni direktor Alpsko-Zahodnobalkanskega koridorja AWB RFC

V Ljubljani ste 23. septembra tudi uradno odprli koridor. Kakšen status ima zdaj Alpsko-Zahodnobalkanski koridor?

Alpsko-Zahodnobalkanski koridor je nastal že leta 2019. Takrat je bilo ustanovljeno evropsko interesno združenje, EIG, s sedežem v Ljubljani. Naloga EIG je bila upravljati koridor. Januarja 2020 pa je koridor postal operativen z objavo Kataloga vozniških poti. Zaradi epidemije nam lani ni uspelo pripraviti tudi uradnega odprtja koridorja, zato smo prireditev pripravili letos. Tako smo 23. septembra tudi formalno odprli koridor in ga predstavili širši javnosti. Mogoče je bilo tako celo boljše, saj smo lahko predstavili že prve rezultate in načrte.

Kako bo koridor prispeval k izboljševanju oziroma povečevanju obsega tovornega prometa v Evropi?

Koridor se začne v Avstriji in skozi Slovenijo, Hrvaško, Srbijo ter Bolgarijo vodi do Turčije. Prečka schengensko mejo ter dvakrat tudi zunanjo mejo EU. To je pot, na kateri je bil še pred nekaj desetletji obseg tovora bistveno večji, kot je danes. Občutno se je zmanjšal zaradi vojn in zgraditve avtocest. Večina tovora se tako na tem območju prevaža po cesti. Železniški tovorni koridorji pa imajo veliko prednosti. Ena od njih je denimo to, da



Miloš Rovšnik, izvršni direktor Alpsko-Zahodnobalkanskega koridorja:
»Temeljni cilj pa je, da se poveča delež tovora, ki ga prepeljejo železnice, s čimer se zmanjšajo tudi izpusti toplogrednih plinov.«

imajo koridorji OSS, One-Stop-Shop, ki prevoznikom omogoča, da imajo na vsej poti samo enega sogovornika, ki v njegovem imenu ureja dokumentacijo in prevoze čez več držav. Druga velika prednost pa je tudi ta, da koridorji s svojim delovanjem spodbujajo razvoj, izboljšave informacijskih sistemov na poti, vlaganja v infrastrukturo itn. Koridor je nit, ki povezuje različna področja, ki so izjemno pomembna za razvoj železnice.

»Tovorni koridorji so za države izjemno pomembni. Skozi državo, skozi katero koridorje ne bo, ne bo niti tovora.«

Na katerem področju vidite največji potencial koridorja AWB RFC?

RFC AWB je najmlajši od enajstih železniških tovornih koridorjev, ki obstajajo v Evropi. Evropska unija načrtuje, da se bo do leta 2050 železniški tovorni promet povečal za 50 odstotkov, in ravno na tem koridorju je za to povečanje največ priložnosti. Količine tovora, ki se prepelje med Turčijo in Nemčijo, so namreč ogromne. Večina pa se za zdaj še prevaža po cestah. Poleg tega pa je po koridorju odlična povezava tudi naprej za države Bližnjega vzhoda ter Kitajsko. V Evropo namreč vsako leto pripelje okrog dvanajst tisoč tovornih vlakov s Kitajske. Večina teh vozi čez Rusijo, pot iz Turčije pa je njena alternativa.

Kateri so ključni projekti, ki jih načrtujete na koridorju AWB RFC?

Primer dobre prakse je meja med Slovenijo in Avstrijo. Proga med državama je interoperabilna, zato so postanki na meji izjemno kratki. V Dobovi so razmere že nekoliko drugačne, saj mora svoje delo pri prehodih meje opraviti tudi Policija, povsem drugače pa je spet na meji med Srbijo in Bolgarijo. Eden najbolj pomembnih projektov, ki ga začnemo letos, je skrajšanje postankov vlakov na državnih mejah. V Dobovi bomo letos začeli pilotni projekt, katerega cilj je analizirati vzroke za daljše čase postankov vlakov in najti ustrezne ukrepe, da jih odpravimo. Pilotni projekt je nadaljevanje študije, ki jo je izdelal Prometni inštitut Ljubljana za ugotavljanje ozkih grl na koridorju. Pomembno je to, da so v študiji zelo natančno analizirali tudi vzrok e za nastanek ozkih grl, denimo mejne postopke, zmogljivosti postaj, pomanjkanje lokomotiv idr.

»Železniške tovorne koridorje si lahko predstavljamo denimo kot glavne avtoceste, kot železniške avtoceste. Na vsaki avtocesti, ki povezuje številne države, pa je en sam predstavnik vseh upravljavcev.«

Katere vrste tovora imajo na koridorju največji potencial?

Največji potencial imajo kontejnerski vlaki. Turčija je namreč cilj velike količine potrošniškega blaga iz Nemčije in drugih evropskih držav, hkrati pa ogromno proizvaja tudi sama. Pomembne pa so tudi druge države Bližnjega vzhoda, Irak, Iran, do katerih je dostop ravno čez Turčijo. Zelo zanimivo je, da so eni največjih partnerjev omenjenih držav v Italiji, to pa pomeni, da vodi najbližja pot do njih prav čez Slovenijo.

Katere izboljšave bi bile za delo koridorja, ki ga vodite, dobrodošle v Sloveniji?

V Sloveniji je po mojem mnenju eden največjih izzivov zagotavljanje vožnje vlakov dolžine 740 metrov. V praksi je to sicer že mogoče, vendar pa so ti vlaki pripravljani po določenih sporazumih. Ena od težav dolgih vlakov pri nas je denimo, da se zelo težko križajo na enotirnih progah ali pa se sploh ne morejo. Če to primerjamo denimo s Kitajsko, kjer lahko vozijo vlaki, dolgi 2000 metrov, vidimo, da je to izziv, ki ga moramo v prihodnje rešiti.

Kaj je torej temeljni cilj koridorskih struktur v Evropi?

Slovenijo prečkajo štirje železniški tovorni koridorji. To pa je izjemno pomembno, saj skozi tisto državo, ki je koridorji ne prečkajo, ne bo niti tovora. Logistika pa je, kot vemo, eden najbolj donosnih poslov na svetu. Železniške tovorne koridorje si lahko predstavljamo denimo kot glavne avtoceste, kot železniške avtoceste. Na vsaki avtocesti, ki povezuje številne države, pa je en sam predstavnik vseh upravljavcev. Pomembno je, da se povezujemo. Temeljni cilj pa je, da se poveča delež tovora, ki ga prepeljejo železnice, zaradi česar se zmanjšajo tudi izpusti toplogrednih plinov.

Namig za izlet



Z vlakom v Breže

Izletniki se odpravimo v najstarejše (1215) in najbolj ohranjeno srednjeveško mesto na avstrijskem Koroškem, kjer se je še do 15. stoletja govorilo slovensko.

Rudolfova železnica

Ime je dobila po sinu cesarja Franca Jožefa I., kronskemu princu Rudolfu. Zgrajena je bila med letoma 1868 in 1873. Povezala je Št. Valentin, ki leži v bližini sotočja rek Donava in Aniža (Enns) s koroškimi mesti Breže, Št. Vid, Trg, Beljak in Tribiž. S tem sta bili med sabo povezani Zahodna železnica (Du-

naj – Solnograd/Salzburg) in Dravska železnica (Maribor–Celovec–Beljak–Intiha/Innichen). Rožanska železnica je povezala Št. Vid tudi s Celovcem in z Jesenicami (1906). Na predstavljenemu odseku je proga elektrificirana, med Beljakom in Št. Vidom pa samo enotirna.

Breže (Friesach)

Mesto z 2000 prebivalci stoji nad sotočjem rek Motnica (Mentnitz) in Jelša (Olsa), na severu avstrijske Koroške, ob železniški progi Celovec–Dunaj. Ime naselja je slovenskega izvora in verjetno izhaja iz pomenov

»breze« (Breže) in »pri brezah« (Friesach). Dvor Breže je bil prvič omenjen v listini, s katero je kralj Ludvik Nemški leta 860 ta del Karantanije podaril solnograški nadškofiji. Breže so dobile mestne pravice leta 1215. Pod nadškofom Eberhardom II. (1200-1246) so postale najpomembnejše mesto na Koroškem in za Solnogradom (Salzburgom) drugo najpomembnejše mesto v solnograški nadškofiji. Kovali so svoj lastni srebrni denar – breški pfennig. Leta 1803 so Breže prešle v last Habsburžanov in postale del vojvodine Koroške. Mesto se ponaša z ohranjenim delom obzidja iz

konca 13. stoletja, ki je dolgo 820 in visoko 11 metrov. Pod obzidjem je obrambni jarek, napolnjen z vodo. Širok je 15 in globok 9 metrov. Od nekdanjih štirinajstih obrambnih stolpov so ohranjeni še trije na zahodu. Nad starim mestnim jedrom in župnijsko cerkvijo Sv. Jerneja (Bartolomeja) iz 12. stol. se dviga Petrova gora (Petersberg), na kateri stojijo: romarska cerkva Sv. Petra iz 13. stol. (prvič omenjena 927), 28 metrov visok grajski stolp in ostanki gradu Lavant – nekdanjega škofovskega sedeža. V poletni sezoni v Brežah prirejajo gledališki festival na prostem



Rudolfova železnica pri Št. Juriju

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za izletnike navajamo slovenska ali poslovenjena imena delujočih potniških postaj ob Rudolfovi železnici od Beljaka do Brež. Uradni dvojezični (nemško-slovenski) deželni imenik iz leta 1849-50 je namreč veljal za celotno ozemlje vojvodine Koroške! Do prve svetovne vojne je odsek med Beljakom in gradom Ostrovica približno določal severno mejo slovenskega govornega območja: 1. Beljak-Vajškra (Villach Landskron), 2. Beljak-Št. Rupert (Villach St. Ruprecht), 3. ? (Annenheim), 4. Sedlo (Sattendorf), 5. Št. Urban pri Osojskem jezeru (St. Urban/Ossiacher See), 6. Osoje-Poden (Ossiach-Bodendorf), 7. Kamno pri Osojskem jezeru (Steindorf/Ossiacher See), 8. Podtibinj (Tiffen), 9. Trg na Koroškem (Feldkirchen in Ktn), 10. Šmartin-Žitiče (St. Martin-Sittich), 11. Cestninski mostovi ? (Mautbrücken), 12. Klanec na Koroškem (Glanegg in Ktn), 13. Tuhaniče-Vreško jezero (Tauchendorf-Haidensee), 14. Bistrica v dolini Gline (Liebenfels), 15. Št. Vid ob Glini – Zah. ž. p. (St. Veit/Glan Westbahnhof), {odcep Rožanske železnice}, 16. Št. Vid ob Glini – Gl. ž. p. (St. Veit/Glan), 17. Št. Jurij ob Dolgem jezeru (St. Georgen/Längsee), 18. Lunova vas-Grad Ostrovica (Launsdorf-Hochosterwitz), {odcep Krčiške železnice}, 19. Paziriče (Passering), 20. Kapela na Grobniškem polju (Kappel am Krappfeld), 21. Mlinski potok-Stari Dvor (Treibach-Althofen), {povezava z ozkotirno Krško železnico}, 22. Mihaelova vas-Pastir (Micheldorf-Hirt) in 23. Breže na Koroškem (Friesach in Ktn).



Glavni trg v Brežah

(Burghofspiele) in prikažejo srednjeveško življenje v mestu (Spectaculum).

Z vlakom iz Slovenije

Do železniške postaje Celovec se pripeljemo po Dravski železnici iz smeri Beljaka ali Maribora (z vlakom SŽ do Pliberka), nato pa vožnjo nadaljujemo po Rožanski in Rudolfovi železnici do Brež (36 do 52 minut vožnje). Od postaje do starega mestnega jedra je deset minut hoje.

Želim vam prijeten izlet!

Rado Smerdel

Cerkev Sv. Petra na Petrovi gori
(Avtor: Johann Jaritz)Obrambni stolp na Petrovi gori
(Avtor: Johann Jaritz)

Stari nadhod na postaji Annenheim



Jelšín most v Brežah

Vagon iz 2. svetovne vojne v muzejski zbirki SŽ

Na Železniški muzej SŽ so se nedavno obrnili muzealci iz Maribora, ki pripravljajo razstavo v spomin na koncentracijsko taborišče za ruske vojne ujetnike, Stalag XVIII D (306), ki so ga Nemci med 2. svetovno vojno vzpostavili na mariborskem Melju.

Mariborčani so povprašali, če bi se našel ustrezen »živinski« vagon, s kakršnimi so nacisti prevažali ujetnike in deportirance.

Na srečo je pred mnogimi leti takratno vodstvo železniškega muzeja usmerilo pozornost tudi na stare tovarne vagonne, saj se je zavedalo, da se bo prej ali slej pojavila potreba po železniški »ilustraciji« starih časov, kar z modernimi vagoni ni mogoče – tudi nevarno oko takoj ugotovi, da nekaj ni v redu.

Leta 1990 smo ugotovili, da glavno železniško skladišče v Zalogu na svojem industrijskem tiru uporablja tri stare pokrite, G-vagone kot pomožna skladišča. Izkazalo se je, da gre za tri vagonne nemške provenience,



Naš vagon po 30 letih čakanja na prostem

za tako imenovane reparacijske vagonne, ki jih je Jugoslavija skupaj z drugimi vozili (tudi 110 najmodernejšimi parnimi lokomotivami) prejela iz Nemčije na račun reparacij zaradi 1.

svetovne vojne. Dogovorjeno je bilo, da se vagoni takoj, ko jih v Zalogu ne bodo več potrebovali, prevedejo v zbirko muzejskih vozil in prepeljejo na depojski tir muzeja.

Čez nekaj let se je to tudi zgodilo. Vagoni pa so bili potem 30 let izpostavljeni vremenu in vandalizmu in zdelo se je, da jim ni rešitve. Marsikdo si je mislil, da bi jih bilo najbolje razrezati v staro železo, saj »iz tje ne bo nikoli nič« ...

Zgrešena misel! Pri vagonih je najbolj prizadet les – ob obnovi ga je pač treba v celoti zamenjati, ob tem pa speskati jekleno ogrodje in vagon bo kot nov. Za potrebe Mariborčanov smo izbrali enega od treh, za katere se je izkazalo, da gre za isti tip Oppeln iz 30-ih let (Nemci so takrat označili tipe vagonov z imeni nemških mest) v dveh variantah. To so bili moderni vagoni z varjeno konstrukcijo, sposobni za hitrost 100 km/h. Obnovo je prevzelo podjetje Granos, katerega lastnik Rado Novak se je že dodobra izmojstril pri obnavljanju železniških muzejskih vozil – tako lokomotiv kot vagonov. Prva naloga je bila seveda odstraniti ves les, tako da je ostalo le »okostje«, ki ga je Rado potem speskal. Ob



»Reparacijski« G-vagoni v železniškem skladišču v Zalogu



Naš vagon »slečen« in speskan, pripravljen na montažo nove lesene oplate.

tem so tudi odstranili kolesne dvojice, saj je bilo zaželeno, da bi bil vagon svobodno gibljiv, originalni drsni ležaji pa zahtevajo skrbno nego – kontrolo količine olja, kontrolo stanja mazalnih blazinic, kontrolo

prašnih obročev, da mazalno olje ne uhaja ob njih na prosto – tega pa zdajšnje železniško osebje ne obvlada več. Kolesne dvojice je bilo treba zamenjati s takšnimi, ki so opremljene z valjčnimi ležaji – ti ne zahtevajo

nobene posebne kontrole od revizije do revizije. To so potem izvedli strokovnjaki VIT Ptuj, ki so specializirani za obnovo vagonovskih kolesnih dvojic.

Gotovo nadvse važna naloga je bila določiti barve, napise in oznake na vagonu v času 2. svetovne vojne. To je prevzel upokojeni ravnatelj muzeja, ki mu je v preteklih letih uspelo pridobiti pregled nad tovrstno nemško literaturo. S primerjavo mer in tipskih risb mu je uspelo definirati tip vagona, ob tem pa tudi določiti historične napise in oznake ter njihovo razporeditev. Po obnovi vagon daje zelo zvesto podobo iz druge svetovne vojne, čeprav neizogibno obremenjeno z nekaterimi kompromisi. Gre predvsem za valjčne ležaje, ki so nadomestili »reparacijske« drsne ležaje, pa tudi za novejšo odbojnik iz revizije, ki so jih namestili strokovnjaki VIT Dobova, ob tem pa tudi na osna vodila navarili manganove ploščice, da so zmanjšali nedopustno zračnost pri novih valjčnih ležajih.

Usposobili so tudi originalno zavoro nekoč zelo modernega a zdaj že napol pozabljenega tipa Hik (Hildebrand-Knorr), ki se je – zanimivo! – odzvala in voljno delovala. Kontrolirali so seveda tudi vlečno napravo. Poudariti velja, da sta ob vseh tehničnih posegih asistiral in jih usmerjala inženirja iz VIT Moste, ki imata tudi sicer največ izkušenj z muzejskimi vozili.

Določen kompromis predstavljajo tudi oznake na vagonu. Medtem ko so na bokih oznake nemškega tipa, so na vzdolžnih nosilcih zaradi sledljivosti zadnje oznake, ki jih je nosil ta vagon pri nas, seveda prevedene z JŽ na SŽ.

Pripomniti je treba, da so iz muzejske zbirke propadajočih tovornih vagonov že trije doživeli vstajenje – firma Granos je pred tem že dva obnovila za potrebe Parka vojaške zgodovine v Pivki.

Besedilo in fotografije
Mladen Bogić



Nemški G-vagon iz časa druge svetovne vojne – v zbirki muzejskih vozil SŽ

Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na Slovenskih železnicah od 1945 do 2021

Klemen Ponikvar je avgusta 2020 v sodelovanju s slovenskimi in tujimi ljubitelji železnic izdal e-knjigo z zgodovinskim pregledom tirnih vlečnih vozil na Slovenskih železnicah od 1945 do 2021. V njej so na štiristo straneh zbrani ključni podatki o lokomotivah in potniških garniturah na električni in dizelski pogon, drezinah za vzdrževanje, intervencije, vojaških in drugih vozilih za posebne železniške namene, industrijskih premikalnih lokomotivah ter parnih lokomotivah. Poleg bogatega pregleda tirnih vozil z naših prog pa je v njej predstavljeno tudi označevanje tirnih vozil pri nas, njihovi proizvajalci ter pregled razvoja železnice pri nas. Avtor je že v uvodu zapisal tudi, da v publikaciji še niso raziskana vsa vozila, ki so v tem obdobju vozila pri nas, zato jo načrtujejo s podatki in fotografijami dopolnjevati tudi v prihodnje. K sodelovanju vabi vse, ki bi jih to zanimalo. Do publikacije lahko dostopate na povezavi

https://www.miniaturna-zeleznica.eu/SZ_vlaki/Tirna-vlecna-vozila_1945-2021.pdf



ali na OR kodi:

V reviji Slovenskih železnic, Novi progi, bomo v več delih objavili izseke iz publikacije in namenili nekaj strani zanimivim predstavitev manj razširjenih tirnih vozil.

V tokratni izdaji predstavljamo dve zanimivi vozili, in sicer:

- **drezino za prevoz oseb POTM** in
- **progovni moped POTM-TOMOS**.

Drezina za prevoz oseb podjetja POTM

POTM, Podjetje za obnovo tirnega materiala, Ljubljana Šiška,

ki je prvenstveno izdelovalo drezine in progovne mopede, je v

začetku šestdesetih let prejšnjega stoletja skonstruiralo lastno

drezino – avtobus za prevoz oseb in vleko raznih vozičkov



Avtobusna drezina POTM. Objavljeno v Novi progi leta 1962.

oziroma vagonov. Z drezino so lahko prepeljali do 15 oseb, med prvimi pa jo je preizkusila Sekcija za vzdrževanje prog Novo mesto.

Dimenzije drezine:

- dolžina med odbojniki 5,7 m,
- širina 2,02 m
- višina 2,6 m nad GRT,
- masa motorne drezine je bila 4,6 t,
- nosilnost 1,5 t
- najvišja hitrost 60 km/h.

V drezino je bil vgrajen štirikotalni zračno hlajeni dizelski motor TAM, izdelan po licenci Deutz, tipa F 4L 514 z močjo

80 konjskimi moči in z 2300 obrati na minuto. Enak motor so vgrajevali tudi v cestne tovornjake TAM 4500. Zunanja oblika in notranja ureditev drezine sta bili prilagojeni delu, ki so ga opravljali. Zastekljena je bila na vseh štirih straneh, na bokih so se okna lahko odpirala do polovice in omogočala dotok zraka. Okna so bila iz posebnega varnostnega stekla, ki ne bi poškodovalo potnikov, če bi se razbilo. Notranjost je bila urejena in opremljena z dvanajstimi sedišči in s še tremi dodatnimi na pokrovu motorja, ki so se lahko po potrebi odstranili. Po videzu je spominjala na različne tipe avstrijskih drezin serije X 61x.

O avtorju

Mag. Klemen Ponikvar je diplomiral in magistriral iz železniške tematike na Fakulteti za gradbeništvo Univerze v Mariboru. Zaposlen je na Prometnem inštitutu Ljubljana. Njegovo primarno delo so področja prometne tehnologije, infrastrukture in tirnih vozil. Ukvarja se z načrtovanjem železniške infrastrukture, voznih redov, izdelavo prometnih modelov, simulacij, zmogljivostnih izračunov. Za skupino Slovenske železnice ter domače in tuje naročnike vodi projekte oziroma sodeluje pri njih.



Naslovnica knjige

Progovni moped POTM-TOMOS

Podjetje za obnovo tirnega materiala v Ljubljani je izdelovalo tudi progovne mopede. Ti so bili v celoti izdelani v Sloveniji. Za osnovo so uporabili moped Colibri 03, proizvajalca Tomos iz Kopra. Zračno-hlajeni dvotaktni motor je deloval

na mešanico bencina in olja. Motor je imel moč 1,5 kW in prostornino 0,5 litra. Poraba goriva je bila odvisna od končne hitrosti, sicer pa je na sto kilometrov znašala v povprečju okrog dva litra. Rezervoar goriva je bil 5,5-litrski. Moped je

imel dve ročni prestavi, količina olja v menjalniku pa je bila 0,2 litra. S progovnim mopedom se je lahko vozila le ena oseba. Najvišja dovoljena hitrost na progi je bila 35 kilometrov na uro, čez križišča in kretnice pa je progovni moped za-

radi možnosti iztirjenja lahko vozil le deset kilometrov na uro. Masa mopeda je bila 95 kilogramov. Progovni moped si lahko še danes ogledate v Železniškem muzeju Slovenskih železnic na Parmovi ulici v Ljubljani.



Progovni moped POTM-TOMOS

Oživljanje železniške dediščine v Zrečah



Foto: Miško Kranjec

Fotografija, posneta na slovesnem sprejemu lokomotive 71-021 v Zrečah. Lokomotiva stoji v nekdanjem tovornem skladišču, ki so ga med prenovo proge iz Rimskih Toplic prestavili v Zreče.

Septembra smo obiskali Zreče in skupino železniških navdušencev, aktivnih železničarjev ter železniških upokojencev, ki ljubiteljsko, pod imenom Lokalna muzejska železnica Zreče, skrbijo za razvoj in ohranjanje železniške dediščine v čudovitem kraju pod Pohorjem. Tesno sodelujejo z občino Zreče, ki že več let skrbi za lokomotivo in nekdanjo postajo Zreče. Pripravljajo številne prireditve tako za mlade kot starejše železniške navdušence ter pri delovanju ohranjajo ozkotirno parno lokomotivo, ki so jo v trajno uporabo v Zreče podarile Slovenske železnice. Po šestdesetih letih so pod Pohorje vrnili parno vleko.

Po sledih železniške zgodovine v Zrečah

Železniška proga med Poljčanami in Slovenskimi Konjicami je bila odprta decembra 1892, do Zreč pa so jo podaljšali 15. januarja 1921. Po ozkotirni železniški progi so nato vozili potniški in tovorni vlaki, do aprila 1962, ko so progo ukiniteli in razdrli.

Na pobudo legendarnega Zrečana Marjana Osoleta so v Zrečah začeli v sredini 20. stoletja razvijati poleg gospodarstva tudi turizem in kulturo. Posebno mesto je dobila tudi tehnična dediščina in Osole je v kraj pripeljal tehnični muzej ter vlakovno garnituro. Ta od leta 1989 stoji ob

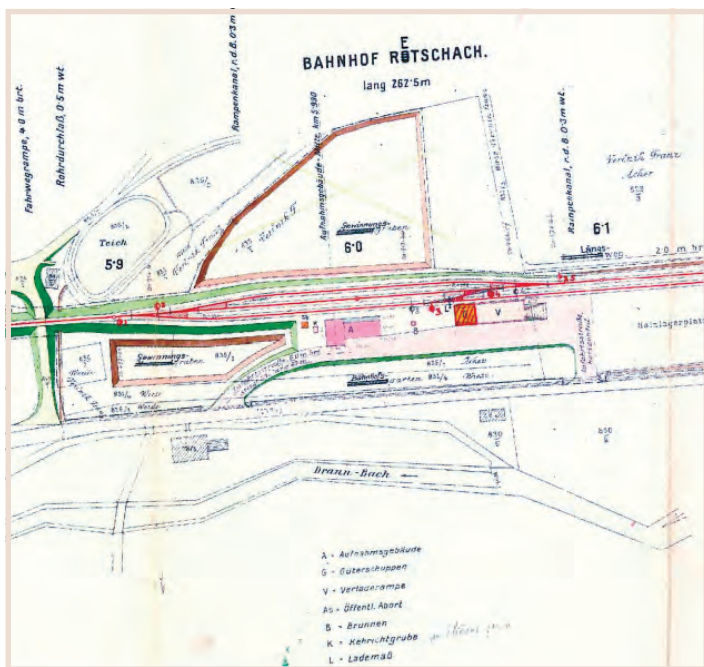
nekdanji železniški postaji v Zrečah.

Ob 800-letnici pisne omembe Zreč, leta 2006, so domačini pripravili posebno prireditev, ki je bila posvečena železnici.

Malo za tem so s Karlom Rustjo sodelovali pri pripravi knjige Ozkotirna železniška proga Poljčane-Konjice-Zreče. Nato so edino ohranjeno železniško postajo na omenjeni trasi uredi-



Nekdanja železniška postaja Zreče



Tirna shema postaje Zreče

li v muzej. Pridobili so sredstva in postavili zbirko, uredili video predstavitev in pripravili razstavo. Prenavljali, barvali in peskali

so vagono ter lokomotivo, ki je stala pri nekdanji postaji. Leta 2018 so postavili tudi nadstrešek nad garnituro.

Po letu 2018 so v Zrečah začeli sodelovati z železničarji, ki so v avstrijskem Steinzu, na ozkotirni progi prav tako vozili vlake in pripravljali prireditve. To so bili Boštjan Metličar, Rudi Ljubelj in Anton Galun. Skupaj so snovali več zamisli in se nato dogovorili za več faz razvoja. Najprej so v sodelovanju z mag. Dejanom Jurkovičem z DRSI, Ministrstva za Infrastrukturo, in Zavodom za varstvo kulturne dediščine iz Rimskih Toplic v Zreče prestavili nekdanje tovorno skladišče, ki je bilo zaradi prenove postaje predvideno za rušenje. Nato so uredili kanal za vzdrževanje lokomotiv in zgradili najprej petdeset metrov proge. Od sledaj redno pripravljajo številne prireditve za stare in mlade železniške navdušence. Predvsem ponosni so na to, da so k sodelovanju pritegnili številne mlade navdušence.

tem povedal: »Železniško kompozicijo in območje ob nekdanji postaji smo pred leti prevzeli v dokaj klavrnem stanju. Prav to nas je še bolj spodbudilo, da smo se projektov še bolj resno lotili. Pri njih je pomembna zгода, pomemben je razvoj in naša avtohtona rdeča nit. Na našo, zreško, železniško dediščino smo izjemno ponosni. Da pa smo jo lahko oplemenitili še z nekdanjim vodjem postaje Kozeljem, ter skladbami Zreških kovačev, pa publikacijo gospoda Rustje, to pa je pika na i.« Dodal je še: »Za železniška vozila in sodelovanje pa se moramo posebej zahvaliti Slovenskim železnicam, saj brez njihovega posluha za naše delo ne bi bilo ničesar.«

Razvojni načrti

Občina Zreče je kupila petsto metrov ozkotirnih pragov, tirnice in kretnice. V prvi fazi bodo zgradili ozkotirno progo do križišča, ki je proti jugu od postaje oddaljeno okrog sto metrov, nato pa progo naprej do brunarice, ki je oddaljena natanko 406 metrov. Letos načrtujejo vgraditi tri kretnice, da bodo lahko upravljali in premikali vozila, ki že vozijo v Zrečah. Tako bo mogoče izveči vagono in obstoječo lokomotivo. Nato pa načrtujejo v dveh etapah prenoviti tudi muzejsko zbirko, ki je v prostorih nekdanje postaje. V zadnji fazi prenove pa načrtujejo v kletnih prostorih urediti tudi vinoteko.

Znameniti zreški postajenačelnik Franjo Kozelj

Zadnji postajenačelnik na postaji Zreče je bil Franjo Kozelj, ki je bil med drugim tudi strasten glasbenik. V Zrečah je ustanovil ansambel Zreški kovači. Igrali so od leta 1958 do 1963. To je bil v Zrečah prvi ansambel z lastnimi skladbami in besedili. Igrali so na klavirsko harmoniko, dve violini, ritem kitaro in bas kitaro. Svoje skladbe so tudi posneli in jih hrani radijski arhiv v Ljubljani. Ob 800-letnici omembe Zreč v zgodovinskih virih so Zrečani obudili tudi te skladbe in jih osem pripravili za slovesnost ob obletnici. Tako so, kot pravijo sami, s povezavo železnice s kulturno dediščino prišli do src ljudi, ki so jim bili vlaki še blizu, saj se je starejša generacija precej vozila z vlakom. O Zreških kovačih in Franju Kozelju so leta 2016 izdali tudi monografijo z naslovom Franjo Kozelj; Pesem haloškega klopotca.



Franjo in Vera Kozelj na njuni poročni fotografiji (iz knjige Pesem haloškega klopotca)

O njegovem delu na postaji Zreče je med drugim zapisano: »Dela je bilo torej na postaji veliko. Vsa odgovornejša dela je izvrševal v eni osebi. Sprejemal in odpravljal je dokumente za vozovne in kosovne pošiljke, naročal vagono, kontroliral nakladanje, premik in sestavo vlakovnih kompozicij ter vodil poizvedovalno službo za pošiljke, ki so zašle itd. Pozno v noč je predsedel ob nujnih opravilih, ki jih preko dneva ni zmogel. Prenovil je postajne prostore in mali peron okrasil z visečimi rožami.«

Močna podpora lokalne skupnosti

Pri projektih, ki so jih uresničevali za ohranjanje železniške dediščine, je ključno vlogo odigrala občina Zreče. Ob zavedanju velikega pomena kulturne in tehnične zupščine so pripravljali številne projekte ter zagotavljali finančno in drugo podporo zanje. Župan občine Zreče **mag. Boris Podvršnik** je ob

Tovorno skladišče iz Rimskih Toplic

Ob sodelovanju DRSI, Ministrstva za infrastrukturo, Zavoda za varstvo kulturne dediščine in občine Zreče so leta 2020 iz Rimskih Toplic v Zreče prestavili leseno tovorno skladišče. V njem zdaj stoji parna lokomotiva 71-021. Med obsežno prenovno proge Zidani Most-Celje in rekonstrukcijo postaje Rimske Toplice bi namreč morali skladišče porušiti, vendar so v Zrečah pregledali načrte in ugotovili, da je ravno pravih dimenzij, da v njem lahko stoji ozkotirna parna lokomotiva. Nato so pod skrbnim nadzorom Zavoda za varovanje kulturne dediščine skladišče prenovili, ga nekoliko povišali, da so simulirali nasip, na katerem je stalo skladišče v Rimskih Toplicah. V stavbi so zgradili tudi kanal za vzdrževanje lokomotive.

»Najbolj pravo je to, kar je avtohtono in domače,« Anton Galun

Anton Galun je podjetnik, železničar, velik strokovnjak za parno vleko ter eden gonilnih členov razvoja in ohranjanja tehnične železniške dediščine pri nas. Z njim smo se septembra pogovarjali kot z enim od ustanoviteljev gibanja Lokalna muzejska železnica Zreče. V tesnem sodelovanju z lokalno skupnostjo v Zrečah v zadnjih nekaj letih skrbijo za bliskovit razvoj železniške dediščine kraja.

Kako ste začeli sodelovanje v Zrečah?

V Avstriji, v Steinzu, kjer stoji sestrsko proga proge Poljčane–Konjice–Zreče smo vozili trije, Boštjan Metličar, Rudi Ljubej in jaz. Ko so v Zrečah praznovali odprtje nadstrešnice nad ozkotirno garnituro, leta 2018, smo sestavili majhno darilo ob slovesnosti: kos železniškega pragu, na njem originalna tirnica iz Steinza ter kos premoga. Darilo smo izročili županu in v šali dodali, da ga tudi obvezuje, saj da je treba ta del tirnice vgraditi v Zrečah in premog skuriti v parni lokomotivi, ki bo tu vozila.

Razvoj od takrat do danes pa je bil zares bliskovit.

Dejansko se je vse hitro odvijalo. Fantje iz Zreč so bili na obisku v Steinzu, kjer so videli, kako to deluje. Več je bilo zamisli, odločili pa smo se za to, da je najbolj pravo to, kar je avtohtono in domače. Glavni impulz razvoju je dala postavitve tovornega skladišča oziroma strojne lope iz Rimskih Toplic. Nato sem iz Steinza premaknil dizelsko lokomotivo, in tako smo imeli na voljo že prvo lokomotivo za vleko. Pozneje smo iskali kretnice, saj normalnotirnih ne bi mogli prilagoditi za potrebe, ki jih imamo v Zrečah. Drugačni so namreč polmeri in postaja je v bistvu prekratka. Ustrezne kretnice smo nato našli v Romuniji.

Kakšne so bile v Zrečah tehnične razmere z železniškega vidika?

V železniškem pogledu smo začeli z nič. Pomembno je bilo, da se je ohranila

postaja. Če pa pogledamo na operativno, nismo imeli čisto nič. Ni bilo tirov, objektov, vode, prostora za premog. Vse to nam je uspelo urediti. Pri tem nam je z nasveti precej pomagal Mladen Bogič. Sodelovalo je tudi veliko ljudi, ki jih je težko vse navesti, nekateri so kaj pripeljali, drugi pomagali kaj premakniti ali opravili kakšno storitev.

Pri vaših projektih sodeluje ogromno različnih ljudi?

Sodelujoči smo povsem različnih profilov. Sodelujemo tako kulturniki, gasilci, šoferji kot železničarji. Z železnice sodeluje nekaj kvalificiranih strojevodij, Boštjan Metličar, Rok Šmon, jaz, Martin Tanšek, Tina Metličar, Aljaž Topič. Zanimivo pa je predvsem to, da smo lahko pritegnili veliko mladine. Med njimi so tudi otroci, ki skupaj s starši pomagajo pri različnih projektih. Na naše prireditve prihaja čedalje več mladih.

Kako pa ste se s Slovenskimi železnicami dogovorili za lokomotivo 71-021?

Ko smo uredili tovarno skladišče, se je hitro bližala 100-letnica odprtja proge Konjice–Zreče. Proga je bila namreč odprta 15. januarja 1921. Za tako pomembno obletnico pa smo se odločili narediti še nekaj več. Potrebovali smo še lokomotivo. Pogovarjali smo se začeli s Slovenskimi železnicami in sprva smo jih prosili, da bi nam odstopili lokomotivo 71-012 za prireditev ob stoletnici. Medtem se je začelo zapletati s covidom-19, saj je bila lopa postavljena ravno marca lani. Pogovore smo kljub zapletom nadaljevali in Slovenske železnice so nam lokomotivo velikodušno odstopile v trajno uporabo. Občina je prevzela strošek prevoza in dogovorili smo se, da se na lokomotivi opravi revizija.

Revizijo so opravljali zaposleni na SŽ?

Revizijo sta opravljala zaposlena na SŽ-VIT, Marjan Hvale in Robi Lemut. Oba imata bogate izkušnje z vzdrževanjem



Anton Galun: »Slovenske železnice so nam lokomotivo 71-012 velikodušno odstopile v trajno uporabo.«

parnih lokomotiv. Pri popravilu so se pokazali nekateri nepredvideni zapleti, ki smo jih rešili v mojem podjetju. Izdelali smo nekaj komponent, ki jih navadno izdelujemo za tujino, in maja je bila lokomotiva pripravljena. Vsa dovoljenja je izdal tudi inšpektor za promet in lokomotivo smo lahko prepeljali v Zreče. Lokomotiva ima zdaj opravljeno revizijo in dovoljenja za šest let. Odlično jo vzdržujemo.

V zadnjih mesecih ste v Zrečah organizirali ogromno čudovitih prireditev

Najprej smo slovesno prevzeli lokomotivo. Na prireditvi je igrala tudi Godba Slovenskih železnic. Nato smo pripravili še več različnih dogodkov in prireditev, za starejše, za mladino, otroke. Kar tradicionalna bo postala prireditev, ki smo jo imenovali Zreška Čuhapuha. Vodila sta jo Boštjan in Tina Metličar in je bila namenjena otrokom. Prikazali smo življenje na postaji, ponazorili, kako so včasih živeli železničarji, prikazali stare igre, denimo hojo s hoduljami. Prireditev je obiskalo več kot dvajset otrok. Nadvse zanimivo se jim je zdelo tudi, da smo v peči lokomotive spekli hrenovke. Različne prireditve poskušamo organizirati enkrat na mesec. Seveda je središče parna lokomotiva. Na petdesetih metrih tira smo vse to uresničili. Ko bo obseg tega malo večji, bo vse še toliko boljše!

Iz fotoreportaže Drugi tir: Gradnja se je začela.
Zaposleni na gradbišču viadukta Glinščica.
Foto: Miško Kranjec



