

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Strateški načrt razvoja
Slovenskih železnic
Posodobitev železniške infrastrukture
v jugovzhodni Evropi
Uskladili kolektivno pogodbo
Sanacija Bohinjske proge

Tovorni promet

Novo skladišče
na postaji Nova Gorica

Vleka

Energija in potniški vlaki

Reportaža

125 let železnice čez
St. Gotthard v Švici

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



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



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Dario Cortese, Viktor Šinkovec, Miško Kranjec, Marko Tancar, arhiv SŽ. • tisk: Schwarz, d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. novembra.



Sevnica, staro mestno jedro.

Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

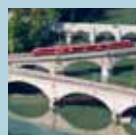
Strateški načrt razvoja Slovenskih železnic
Slovenske železnice naj bi se skladno z načrtom razvoja do leta 2015 preobrazile v uspešnega integratorja transportnih storitev. Strateški načrt bodo pripravile same, brez zunanjih svetovalcev.



Aktualno

Sanacija Bohinjske proge

Škoda po neurju je ocenjena na približno 3 milijone evrov (prevoznost 1,2 milijona evrov, za končno sanacijo dodatnih 1,8 milijona evrov).



Aktualno

Uskladili kolektivno pogodbo

Usklajeno besedilo kolektivne pogodbe omogoča učinkovitejšo uporabo kadrovskih virov in izrabo delovnega časa, spremembe pa ne zahtevajo povečevanja denarnih sredstev za obveznosti delodajalca na podlagi dosedanje pogodbe.



Aktualno

Posodobitev železniške infrastrukture v Jugovzhodni Evropi

V Ljubljani je potekala mednarodna konferenca o vlaganjih v železniško infrastrukturo v Jugovzhodni Evropi.



Tovorni promet

Novo skladišče na postaji Nova Gorica

Fersped je v Novi Gorici septembra slavnostno odprl novo skladišče velikosti 4000 kvadratnih metrov.



Vleka

Energija in potniški vlaki

Varčevanje z energijo ima posebej v zadnjem času veliko večjo težo na področju energetike. Posebno mesto v tem procesu pa ima dogovorjeno znižanje emisij toplogrednih plinov.



Reportaža

125 let železnice čez St. Gotthard v Švici
Kljub zavidljivi starosti sodi železnica čez Šentgotard med najpomembnejše in najprometnejše proge osrednje Evrope.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Vlada Republike Slovenije je za predsednico nadzornega sveta Holdinga Slovenske železnice imenovala Jelko Šinkovec Funduk, za nova člana pa Blaža Košoroka in Marina Medeota.

Slovenske železnice naj bi se skladno z načrtom razvoja do leta 2015 preobrazile v uspešnega integratorja transportnih storitev, v tovrnem prometu se želijo na trgih držav nekdanje Jugoslavije pojavljati kot regionalni logist ter na območju petega in desetega koridorja kot operater, v potniškem prometu pa kot regionalni integrator različnih oblik prevozov potnikov. Strateški načrt bodo Slovenske železnice pripravile same, brez zunanjih svetovalcev. Na podlagi strateškega načrta bodo določile strateške projekte in jim postavili prioritete.

Na sestanku pogajalskih skupin Holdinga Slovenske železnice in reprezentativnih sindikatov na Slovenskih železnicah so uskladili še zadnja štiri nerešena vprašanja kolektivne pogodbe za železniški promet. Usklajeno besedilo omogoča učinkovitejšo uporabo kadrovskih virov in izrabo delovnega časa, spremembe kolektivne pogodbe pa ne zahtevajo povečevanja denarnih sredstev za obveznosti, ki jih je imel delodajalec na podlagi dosedanje pogodbe.

Generalni direktor Holdinga Slovenske železnice mag. Peter Puhan odstopa s položaja generalnega direktorja. Predsednica nadzornega sveta Jelka Šinkovec Funduk je povedala, da se bodo glede tega, ali bodo novega generalnega direktorja železnic iskali prek javnega razpisa ali brez, odločili na prihodnji seji nadzornega sveta.

Zaradi močnih poplav, ki so zajele precejšnji del Slovenije, so morale Slovenske železnice zaradi poškodb in plazov Bohinjsko progo zapreti za promet. Portal predora Obrne je zasulo okrog 250 kubičnih metrov materiala, več kakor dober meter in pol visoko, naplavine v enaki višini je voda nanesele tudi v del predora. Na ogledu so ugotovili, da bo treba v predoru opraviti popoln remont proge. Škoda je ocenjena na sedem milijonov evrov.

V Novi Gorici je Fersped odprl novo skladišče, velikosti štiri tisoč kvadratnih metrov, ki je namenjeno za pretovor vseh vrst blaga in pomeni novo vez med železniškim in cestnim prevozom. V skladišču pretovorijo pošiljke, ki pride iz Italije po cesti, na vagone in jih odpremijo na vzhod oziroma v obratni smeri pretovorijo tovor z vagonov na tovornjake.

Mednarodno dogajanje je zaznamovalo več dogodkov, zlasti mednarodna konferenca o vlaganjih v železniško infrastrukturo v jugovzhodni Evropi, ki jo je priredila revija European Railway Review in je potekala v Ljubljani, ter tretja konferenca UIC o energetski učinkovitosti, ki je potekala v Portorožu. Posebej zanimivo je bilo tudi, da je bila tokrat energetska konferenca prvič organizirana zunaj sedeža UIC v Parizu, in to ravno v Portorožu, kjer je bil v dvajsetih letih prejšnjega stoletja UIC ustanovljen. Več o vsebini obeh konferenc lahko preberete na naslednjih straneh.

Devetnajst predstavnikov upravljavcev železniške infrastrukture, ki delujejo v delovni skupini za trženje v združenju RailNetEurope, se je konec septembra sestalo prvič v Ljubljani. Obravnavali so nekatere aktualne teme, izmenjali medsebojne izkušnje ter se seznanili s sodobnimi logističnimi storitvami in novimi tržni produkti. Obenem so se seznanili z najnovejšimi tehnološkimi dognanji in sodobnimi orodji informacijske tehnologije.

Sedemnajstega oktobra je bila v Lendavi podpisana pogodba med Slovenskimi železnicami in TriGranitom o skupnem vlaganju v projekt Potniški center Ljubljana. TriGranit v projekt vlaga denarna sredstva, Slovenske železnice pa vlagajo nepremičnine – zemljišča.

Generalni direktorji železnic, ki sodelujejo v strokovni skupini G-4 pri Mednarodni železniški zvezi (UIC), so se sestali v Ljubljani. Skupina G-4 pripravlja dokumente v zvezi z razvojem železniške infrastrukture na območju navedenih držav in omogoča lažji razvoj čezmejnih železniških storitev. Podprli so predlog Slovenskih železnic za uporabo enotnega tovarnega lista CIM/SMGS na prevoznih potih od Italije do Ukrajine in Rusije ter uvedbo skupnih vlakov. Z uspešno uresničitvijo projekta bi se prevoznik čas lahko skrajšal za osem do deset ur.

Strateški načrt razvoja Slovenskih železnic

Slovenske železnice naj bi se skladno z načrtom razvoja do leta 2015 preobrazile v uspešnega integratorja transportnih storitev. Ker ob obstoječem potencialu ne morejo organsko rasti, so potrebna partnerstva in kooperacije, prehod iz lokalne v regionalno multiproduktno nišo, razvoj trženjskih sposobnosti, usmeritev na ciljne kupce ter integracija logistične storitve.

Generalni direktor Holdinga Slovenske železnice mag. Peter Puhan je 12. septembra na novinarski konferenci v Ljubljani dejal, da so se Slovenske železnice znašle v težkem položaju, saj liberalizacija pomeni novo in močnejšo konkurenco, koncentracija panoge vodi v dominacijo vodilnih panožnih velikanov, Slovenske železnice pa imajo pred tekmeci nedefinirane konkurenčne prednosti. Slovenske železnice se želijo skladno z načrtom razvoja v tovornem prometu na trgih držav nekdanje Jugoslavije pojavljati kot regionalni logist ter na območju petega in desetega koridorja kot operater, v potniškem prometu pa kot regionalni integrator različnih oblik prevozov potnikov.

»Zavedati se je treba, da bi bili čez nekaj let v regiji sami nekonkurenčni. Lepo bi bilo, če bi bile Slovenske železnice kot samo-



stojno podjetje konkurenčne, ampak ne bomo,« je realen mag. Peter Puhan in upa, da bo projekt povezovanja treh slovenskih logistov (Slovenskih železnic, Luke Koper in Intereurope) z Deutsche Bahnom uspel. »Če ne bo, bomo vseeno morali iti po poti integracije. Ne vidimo načina, kako bi sicer

samostojno uresničevali začrtano poslovno politiko,« je še povedal Puhan. »Slovenske železnice se morajo posodobiti. Konkurentov okrog nas je vse več in ti nam ne prizanašajo. Integrirati se moramo v evropske prometne tokove. Časa ni dosti, okoliški igralci nas lahko prehitijo. Te konku-

rence se zaveda celotna železniška panoga, kot je tudi ugotovila analiza, ki smo jo pripravljali s svetovalno družbo AT Kearney. Slovenske železnice bodo strateški načrt pripravile same, brez zunanjih svetovalcev. Na podlagi strateškega načrta bodo določile strateške projekte in jim postavile prioritete. Najpomembnejši bodo seveda projekti, ki bodo omogočali povečevanje prihodkov,« je povedal Puhan.

Puhan je med prednostmi Slovenskih železnic omenil ugoden strateški položaj Slovenije in povezovanje z Luko Koper, ob tem pa zatrdil, da se Slovenske železnice pri povezovanju ne omejujejo. »O izbiri partnerja za morebitno povezovanje seveda odloča lastnik. Tako je v prihodnosti mogoče tudi povezovanje s pristaniščema na Reki in v Trstu. V zadnjem času pa so že prišle pobude z italijanske strani za povezovanje,« je še povedal Puhan.

Pri storitvah, povezanih z infrastrukturo, je rast Slovenskih železnic mogoča z učinkovitim izvajanjem vzdrževalnih storitev in storitev upravljanja na območju Slovenije. Med pomembnejšimi nalogami pa Puhan poudarja odpravo ozkih grl, predvsem na petem in desetem koridorju.

Strateško repositioniranje SŽ

Izhodišče leta 2007	Želeno stanje leta 2015
iz delovanja na lokalnem trgu	▶ na regionalni trg
iz operaterja	▶ v integratorja
iz izvajanja transakcijske prodaje	▶ v upravljanje ključnih kupcev (KAM)
iz sodelovanja z organizatorji prevoza	▶ v sodelovanje s končnimi kupci (B2B, B2C)

Koncentracija v železniški panogi ustvarja novo strukturo, kjer prevladujejo tri vseevropska omrežja. Pojavljajo se specializirani ponudniki storitev:

- **internacionalizirani specialistični operaterji** in integratorji, usmerjeni na posamezne koridorje ali rešitve za ciljne skupine odjemalcev,
- **specializirani ponudniki storitev**, na primer najema lokomotiv ali vagonov, vleke, vzdrževanja, upravljanja terminalov itd., ter
- **manjši lokalni izvajalci operativnih storitev** za lokalne prevoze, upravljanje industrijskih železnic, vodenje prometa in vzdrževanje infrastrukture.

Vstop novih operaterjev na ciljne trge Slovenskih železnic znižuje marže in prihodek (na nekaterih trgih tudi do 30 odstotkov). Železniška podjetja so prisiljena v **zniževanje stroškov** vsaj tri do

štiri odstotke na leto. Pri tem ima pomembno vlogo ekonomija obsega. Ob nizki stopnji konkurenčnosti CEE železnic se vlade (lastniki) pogostokrat odločajo za **strateška partnerstva**. Železniška podjetja vidijo priložnost za svojo rast v **razširitvi** na nove geografske trge.

Rezultati Slovenskih železnic kažejo na veliko vrzel v primerjavi z uspešnimi železniškimi podjetji: donosnost prodaje znaša 3,1 odstotka (povprečje je 6,8 odstotka); prihodek na zaposlenega znaša 39.000 evrov, povprečje pa je 129.000 evrov; fizična produktivnost ne zaostaja bistveno za mednarodnim povprečjem (SŽ so na 79 odstotki mednarodnega povprečja). Slovenske železnice nimajo na voljo potrebnih virov za izvajanje večjih prevzemov. S partnerstvom in kooperacijami si lahko zagotovijo hitrejšo internacionalizacijo in vključevanje novih storitev v svoj produktni nabor integratorja.

Poslovanje Slovenskih železnic

V prvih osmih mesecih leta je bilo v tovornem prometu prepeljanih 12,8 milijona ton blaga ter opravljenih 2.619 milijonov netotonskih kilometrov. V primerjavi z istim

lanskim obdobjem je bilo prepeljanega za pet odstotkov več blaga, obseg opravljenega dela pa je večji za 9,8 odstotka. Letos je z izjemo uvoza in izvoza prepeljanih

več ton blaga v vseh vrstah prometa, najbolj so se povečali prevozi v luškem in v kopenskem tranzitu.

V potniškem prometu je bilo v obdobju I-VIII/2007 prepeljanih 10,36 milijona potnikov in opravljenih 530 milijonov potniških kilometrov. V primerjavi z istim obdobjem lani je obseg dela pri prepeljanih potnikih večji za 1,8 odstotka, pri opravljenih potniških kilometrih pa za 3,1 odstotka.

V prvih sedmih mesecih leta so Slovenske železnice ustvarile 192,7 milijona evrov poslovnih prihodkov, kar je za 13,9 odstotka več kot v istem lanskem obdobju. Čisti rezultat pred davkom je bil +16,9 milijona evrov, brez upoštevanja učinka prodaje zemljišča v Novi Gorici bi bil -0,9 milijona evrov.



Nadzorni svet

Vlada Republike Slovenije je na seji 25. oktobra odločala o novih dveh članih nadzornega sveta Holdinga Slovenske železnice. Imenovana sta bila Blaž Košorok in Marino Medeot. Za predsednico nadzornega sveta je bila imenovana generalna direktorica direktorata za železnice in žičnice s prometnega ministrstva Jelka Šinkovec Funduk.

Jelka Šinkovec Funduk



Obisk turističnih novinarjev iz Švice

Oktober so bili v Sloveniji na tridnevem obisku novinarji iz Švice. Obisk je vodil direktor službe za mednarodne odnose pri potniškem prometu Švicarskih železnicah (SBB) Hans-Peter Leu. Ogledali so si Bohinjsko progo, Bled in Blejski otok, Luko Koper, Piran in Ljubljano. Navdušeni so bili zlasti nad bohinjsko progo s prelepim razgledom na Sočo in hribe. Nadomestni avtobusni prevoz med postajama Anhovo in Nova Gorica jih zato ni motil. Kraška pokrajina in koprška proga sta jih prav tako navdušila. V Pivki so fotografirali nekaj naših vlakov.

Slovenskim železnicam so se zahvalili za ponujeno pomoč pri organizaciji obiska in informacije.

Obisk švicarskih novinarjev je bil pomemben tako za promocijo slovenskega turizma kot za

potniški promet na Slovenskih železnicah. Ugodne ocene

naših storitev bodo zagotovo spodbudile večji obisk

švicarskih turistov z vlaki. Miloš Rovšnik



Sanacija Bohinjske proge

Zaradi hude poplave, ki je 18. septembra prizadela precejšnji del Slovenije, so morale Slovenske železnice Bohinjsko progo zaradi poškodb in plazov zapreti za pro-

met. Dan pozneje je bil opravljen ogled poškodovane proge med Bohinjsko Belo in Bohinjsko Bistrico. Portal predora Obrne je zasulo okrog 250 kubičnih

metrov materiala, več kot dober meter in pol visoko, naplavine v enaki višini je voda nanekla tudi v del predora. Ko je voda upadla, so na ogledu ugotovili, da bo treba v predoru, ki je bil prehodni le za gradbeno mehanizacijo, opraviti popoln remont proge.

Na progo med Bohinjsko Belo in Bohinjsko Bistrico se je sprožilo še več manjših plazov, največji jo je pokril v dolžini okrog 80 metrov, nanjo padla skupaj z več kakor 200 kubičnimi metri materiala tudi okrog tri kubične metre velika skala, voda pa je na tem delu odnesla tudi okrog 35 metrov podpornega zidu. Nad tem, najhujše poškodovanim delom proge je potekala sanacija pobočja. Na progo se je namreč s plazom porušilo tudi drevje in palisadne stene. Sanirati je bilo treba tudi podporni zid pod progo in odstraniti ves nanesen material. Zaradi težke dostopnosti in posebnosti terena je bilo na posamezne dele proge

mogoče pripeljati samo omejeno velike skupine delavcev in določeno število gradbenih strojev, v skladu z izdelanim načrtom in terminskim načrtom za sanacijo. Razmočenost naplavin, poplavna voda in možnost dostopa do poškodovanih krajev samo po železnici ovirajo hitrejšo odpravljanje posledic neurja.

Škoda po neurju je ocenjena na 7 milijonov evrov. Obnovili smo tudi most v km 27+1/2 pred Bohinjsko Bistrico, in sicer v sklopu investicijskega vzdrževanja, ki je bilo načrtovano za letos. Zamenjali smo mostovne prage, očistili ležišča in uredili pohodno kritino. Ocenjeni strošek je 45.000 evrov. Naslednje leto so predvideni menjava pragov na mostu v km 18+700 in redna vzdrževalna dela.

Uporabnike naših storitev smo o vseh spremembah na Bohinjski progi redno in sproti obveščali po množičnih medijih in na spletni strani Slovenskih železnic.



Bohinjska Bistrica

Uskladili kolektivno pogodbo

Na sestanku pogajalskih skupin Holdinga Slovenske železnice in reprezentativnih sindikatov na Slovenskih železnicah sedemnajstega septembra so nadaljevali pogajanja o sklenitvi Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa (KPDŽP), ki so se začela leta 2003. Podlaga za pogajanja o kolektivni pogodbi so Zakon o delovnih razmerjih (Ur. l. RS, št. 42/02 s spremembami) in Zakon o kolektivnih pogodbah (Ur. l. RS št. 43/06) ter predlog Kolektivne pogodbe, ki ga je pripravila delovna skupina 2. marca 2006 in ki je bil usklajen v dosedanjih pogajanjih. Uskladili so še zadnja štiri

nerešena vprašanja kolektivne pogodbe za železniški promet, in sicer člene, ki govorijo o varstvu starejših delavk pred odpovedjo pogodbe o zaposlitvi (80. člen), o plačilu v primeru združevanja delovnih mest (168. člen), o dodatku za nedeljsko delo (177. člen) in o dodatku za delo na mejnih postajah ter progah sosednjih železnic (priloga V).

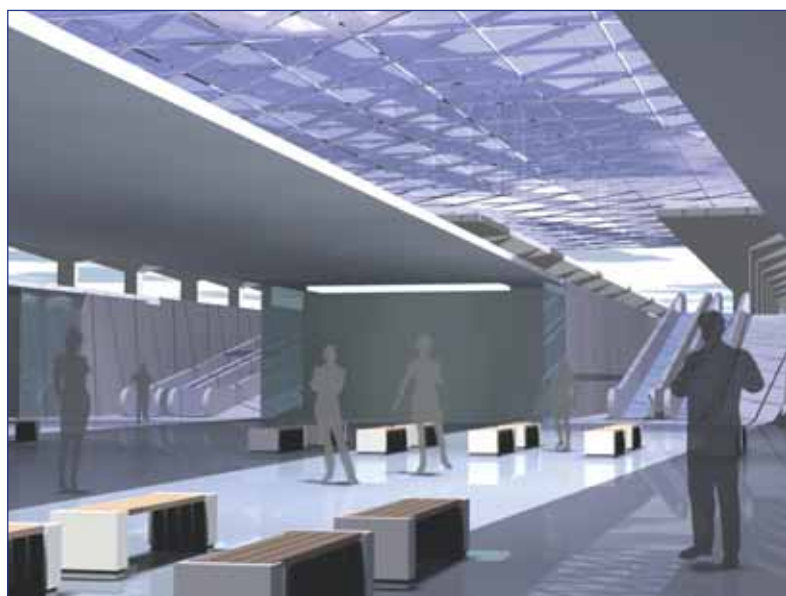
Usklajeno besedilo omogoča učinkovitejšo uporabo kadrovskega virov in izrabo delovnega časa, spremembe kolektivne pogodbe pa ne zahtevajo povečevanja denarnih sredstev za obveznosti, ki jih je imel delodajalec na podlagi dosedanje pogodbe.

Obnova železniškega prehoda Ivančna Gorica



Obnova prehoda v Ivančni Gorici je potekala med 1. in 3. septembrom. Investitor obnove je bila Agencija za železniški promet, investicija je stala 65.000 evrov. Prehod je bil urejen z gumi elementi proizvajalca Strail iz Nemčije. Opravljena je bila tudi smerna in višinska regulacija tira in kretnic ter niveleta proge prilagojena cestišču. Vsa narejena dela cestnim vozilom omogočajo mirnejšo, udobnejšo vožnjo čez prehod.

Podpisana pogodba o skupnem vlaganju v Potniški center Ljubljana



Sedemnajstega oktobra je bila v Lendavi podpisana pogodba med Slovenskimi železnicami in TriGranitom o skupnem vlaganju v projekt Potniški center Ljubljana. Pogodbo so ob delovnem srečanju slovenske in madžarske vlade podpisali na strani Slovenskih železnih generalni direktor, mag. Peter Puhan, in njegov namestnik, Branko Omerzu, na strani TriGranita pa Lorant Varga, predsednik uprave TriGranit Development Corporation, ter Csaba Toth, razvojni direktor TriGranit Development Corporation.

»Novi Potniški center Ljubljana bo vsekakor ponujal veliko koristi, neposrednih in posrednih, tako železnici, kot mestu Ljubljani in Republiki Sloveniji v celoti. Prevzel bo pomembno vlogo poslovnega in javno-logi-

stičnega urbanega središča, s svojo programsko pestrostjo pa bo prispeval k oživitvi središča Ljubljane, kjer se srečujejo potniki z vseh koncev naše domovine in iz tujine,« je ob podpisu povedal mag. Peter Puhan in izrazil zadovoljstvo, ker bo Potniški center Ljubljana železniškim potnikom ponujal udobje in standard najvišjega razreda.

Pogodba o skupnem vlaganju ureja razmerja med strankami pri projektu Potniški center Ljubljana. Projekt se nanaša na zazidavo celotnega zahodnega dela ureditvenega območja Potniški center Ljubljana. Gre za bruto zazidalno površino v skupni izmeri 213.885 kvadratnih metrov, ki vključuje trgovsko središče, hotel, poslovne prostore, stanovanjski del ter javno-logistični del. Proračun

projekta znaša 222 milijonov evrov. TriGranit v projekt vlaga denarna sredstva, Slovenske železnice pa vlagajo nepremičnine – zemljišča. TriGranit je bil kot najugodnejši ponudnik izbran na podlagi mednarodnega razpisa, na katerega se je prijavilo osem kandidatov.

Za Slovenske železnice je zlasti pomembna zgraditev javno-logističnega dela. Ta bo obsegal novo avtobusno postajo ob Vilharjevi, podzemno železniško postajno dvorano, povezavo sever-jug in sodobne dostope na železniške perone. Celotni javno logistični del bo zgrajen do zaključne faze, vključno s postavitvijo dvigal in tekočih stopnic ter drugo ustrezno tehnično opremo. Javno-logistični del bo po dokončanju prešel v last lokalnih partnerjev. Poleg tega bodo Slovenske železnice

pridobile tudi 250 brezplačnih pokritih parkirnih mest.

Poleg navedenih neposrednih koristi za železniške potnike Slovenske železnice pričakujejo, da bo novo poslovno ter javno-logistično središče omogočilo tudi bistveno izboljšanje integralnega javnega prometa, vključno s povečanjem privlačnosti železniškega potniškega prometa.

Obenem pa bo gradnja novega potniškega centra v naši prestolnici za Slovenske železnice velika obveza. Dela bodo namreč potekala hkrati z odvijanjem potniškega in tovornega prometa. Slovenske železnice bodo storile vse, da uporabniki tako v potniškem kot v tovornem prometu ne bodo čutili posledic obširnih del, ki bodo potekala na območju ljubljanske postaje.

Posodobitev železniške infrastrukture v Jugovzhodni Evropi

V Ljubljani je 6. in 7. septembra potekala mednarodna konferenca o vlaganjih v železniško infrastrukturo v Jugovzhodni Evropi, ki jo je priredila revija *European Railway Review*. Na njej so sodelovali najvišji predstavniki železniških prevoznikov in različnih organizacij iz vse

Evrope. Poglede na stanje in razvoj slovenskega železniškega prometa so med drugim predstavili na ministrstvu za promet Jelka Šinkovec Funduk in generalni direktor Slovenskih železnic mag. Peter Puhan ter predstavnik Evropske komisije François Begeot.

Evropska unija je lani sprejela načrt razvoja železniške infrastrukture v jugovzhodni Evropi, s katerim naj bi med drugim dokončno uredili približno tretjino še posebej slabe infrastrukture, od skupaj 4264 kilometrov železniških povezav. Slovenija naj bi skladno z Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih do leta 2023 za posodobitev železniške infrastrukture namenila okrog devet milijard evrov, država pa je že pred časom sprejela poroštvni zakon, s katerim je za izvedbo projektov na železnicah do leta 2009 zagotovila slabe pol milijarde evrov. »Ker je Slovenija na stičišču obeh koridorjev, smo prepričani, da bomo k projektom pritegnili tudi zasebne vlagatelje,« je povedala generalna direktorica direktorata za železnice **Jelka Šinkovec Funduk**. »Slovenija podpira dejavnosti in pobude za vzpostavitev interoperabilnih železniških omrežij prek meja Evropske unije in tudi tako imenovani regionalni pristop za razvoj modernega železniškega omrežja v Jugovzhodni Evropi, ki poteka pod taktirko Evropske komisije. Med predsedovanjem Evropski uniji v prvi polovici prihodnjega leta bo Slovenija posebno pozornost namenila tudi uresničitvi akcijskega načrta logistike tovarnega prometa v Evropi in izvedla neformalno ministrsko zasedanje na temo razvoja čezevropskega omrežja, učinkovitega povezovanja pomorskega in železniškega prometa ter omrežij prek meja Unije,« je povedala Šinkovec Fundukova.

Termin Jugovzhodna Evropa so na konferenci uporabljali v zvezi z regijo, ki obsega nekdanjo Jugoslavijo brez Slovenije, in z Albanijo. »Regija je za EU zelo zanimiva, saj leži sredi območja 27 članic. Poleg tega so za gospodarski razvoj regije in boljšo povezanost z Unijo posodobitve železniške infrastrukture nujne,« je o razvoju železniškega prometa v Jugovzhodni Evropi poudaril predstavnik evropske komisije **François Begeot**. Od 4264 kilometrov glavnih železniških poti v regiji je le 646 kilometrov dvotirnih prog, tri petine vseh prog pa je elektrificiranih. Po ocenah iz leta 2005 je na kar sedmih desetinah prog hitrost zaradi slabega stanja prog omejena, tako da je v celoti le desetina infrastrukture ocenjena kot dobro razvita, kar tretjina pa je slabe oziroma zelo slabe. Pravzaprav gre za manjša - in zato razdrobljena nacionalna omrežja, kar je slabo za hiter promet. V komisiji zato močno poudarjajo regionalno sodelovanje, ki bi povečalo pomen desetega evropskega koridorja. Promet v nekdanji Jugoslaviji sicer narašča, ob večjem cestnem prevozu pa se delež železniškega manjša. Decembra lani so na evropski ministrski konferenci zato sprejeli načrt mehkih ukrepov in seznam 22 prednostnih ukrepov, predvsem na X. koridorju in smereh 10 (Kosovo) ter 4 (Bar-Beograd).

Generalni direktor Slovenskih železnic **mag. Peter Puhan** je izrazil zadovoljstvo, da se v Sloveniji odvija mednarodna konferenca, ki nam omogoča spoznati razvojne načrte ter priložnosti

François Begeot



Jelka Šinkovec Funduk

Jugovzhodne Evrope. »Slovenske železnice svojo tržno dejavnost razvijajo tudi v sodelovanju z železnicami Jugovzhodne Evrope, zato na vsa prizadevanja za revitalizacijo železniškega sistema v tem prostoru in njegovo hitrejšo vključevanje v vseevropski transportni sistem gledamo z optimizmom in skušamo k temu dati svoj prispevek«, je povedal Puhan. V nadaljevanju je predstavil razvojne načrte za posodobitev Slovenskih železnic. »Pri dejavnosti tovarnega prometa načrtujemo ponudbo logističnih storitev na trgih držav Zahodnega Balkana in želimo postati operater na petem in desetem koridorju. Slediti želimo širjenju slovenskih podjetij na omenjenih trgih ter izrabiti povečanje prometnih tokov prek Luke koper. Pri dejavnosti potniškega prometa vidimo priložnost za rast v kombinaciji lokalnega in regionalnega delovanja. Na lokalni ravni želimo zadovoljiti povpraševanje dnevnih migrantov po prevoznih storitvah in integrirati različne vrste prevoza, na regionalni ravni pa uvesti vlakovne povezave z večjimi središči v Srednji in Jugovzhodni Evropi ter nove turistične ponudbe in razširiti splet storitev,« je pojasnil Puhan.

Igor Prinčič z direktorata za železnice pri ministrstvu za promet je predstavil program modernizacije slovenskega železniškega omrežja. »Javna železniška infrastruktura mora zagotoviti prost pretok blaga in dostop prevoznikov do železnic, eden ključnih ciljev države pa je preusmeritev prevoza tovorov s cest na železniške proge,« je povedal Prinčič. Program predvideva, da naj bi do leta 2020 slovensko železniško omrežje izpolnjevalo vse pogoje za sprejem operaterjev iz drugih evropskih držav. »Do takrat morajo imeti glavne proge urejene dvojne

tire in ustrezno električno napeljava ter biti pripravljene za vlake, ki bodo dosegali hitrosti 180 do 250 kilometrov na uro,« je pojasnil Prinčič. Program razdeljuje železniško omrežje na pet regij in določa terminske ter finančne načrte za izvedbo projektov na njih. Na primorskem odseku naj bi tako uredili progi Ljubljana-Divača-Sežana in Divača-Koper. »Na relaciji med Ljubljano in Divačo bo zgrajena nova proga, ki bo omogočala hitrosti vožnje do 160 kilometrov na uro, če bodo študije pokazale, da bi bila mogoča večja hitrost, pa na posameznih odsekih tudi do 250 kilometrov na uro,« je dejal Prinčič. Nova povezava, dolga okrog 75 kilometrov, bo potekala po koridorju obstoječe proge, preostala trasa povezave med Sežano in Divačo bo ostala na sedanji progi, s čimer bodo omogočili navezavo na industrijske tire. Stara trasa se bo navezovala na novo pri Divači, kjer se bosta stikali tudi obstoječa in nova, dvotirna proga iz Kopra. Na slednji bodo vlaki lahko vozili 160 kilometrov na uro. Do junija prihodnjega leta naj bi bila končana študija, ki bo pokazala upravičenost povezave med Trstom in Divačo. Skupna

vrednost projektov v primorskem kraku železniškega omrežja naj bi znašala okrog 2,5 milijarde evrov. V Zasavju naj bi po programu zgradili novo železnico od Ljubljane do Zidanega Mostu, ki se bo navezovala na prav tako novo povezavo od Zidanega Mostu prek Celja, Pragerskega in Maribora do Šentilja. Hitrosti na štajerski progi naj bi se gibale nad 160 kilometri na uro, na omenjenem delu zasavskega kraka pa celo do 250 kilometrov na uro. Sicer naj bi na novo zgradili tudi povezavo med Zidanim Mostom in Dobovo, kjer naj bi bila najvišja dovoljena hitrost vlakov zaradi neugodnega terena po Prinčičevih besedah največ 160 kilometrov na uro. Tako štajerski kot zasavski odsek sta posebno zahtevna za gradnjo, saj bo na progi proti Celju treba zgraditi nekaj novih predorov. Dela na zasavski trasi naj bi stala okrog dve milijardi evrov, na štajerskem kraku pa približno 865 milijonov evrov. Železniška povezava med Ljubljano in Zidanim Mostom naj bi bila zgrajena v obdobju 2010–2015. V Pomurju se načrtuje nadgradnja obstoječe povezave Pragersko-Ormož-Murska Sobota za hitrosti do 160 kilometrov na uro in elek-

trifikacija proge med Pragerskim in Hodošem, okoli Ljutomera in Murske Sobote pa naj bi do leta 2020 uredili obvozne proge. Skupna vrednost teh projektov je ocenjena na 400 milijonov evrov. Na gorenjskem kraku program predvideva gradnjo dodatnega tira proge Ljubljana-Jesenice, ki bo potekal po povsem novi trasi - od Ljubljane do Kranja okoli avtoceste, nato pa do Jesenic ob reki Savi. Nova povezava do Kranja, ki bo z glavnim mestom končno povezala tudi brniško letališče, naj bi bila zgrajena do leta 2020, tir proti Jesenicam pa pozneje. »Naši strateški cilji so skladni s cilji, ki jih na področju železnic zastavlja Evropa,« je ob svoji predstavitvi osnutka programa dejal Prinčič. Dodal je še, da je program strokovno že potrjen, da pa mora biti usklajen tudi na politični ravni in z javnostjo.

Na mednarodni konferenci so bili navzoči tudi predstavniki Hrvaških železnic, ki se jim v obdobju od leta 2008 do 2012 obeta za 2,5 milijarde evrov investicij v infrastrukturo. Posebno pomemben je projekt železniške povezave med Reko in Budimpešto, tako imenovani B-krak petega vseevropskega prometnega koridorja, ki ga nameravajo končati do leta 2012. »Projekt je zelo pomemben za Hrvaško, saj se luka na Reki širi. Projekcij, za koliko se bo po posodobitvi železniške povezave povečal tovarni promet, nimamo, gotovo pa se bo povečal,« je dejal direktor razvoja HŽ Infrastruktura Tihomir Lažeta.





Zasedanje ministrov za promet.

Z zasedanja prometnih ministrov EU



Minister za promet mag. Radovan Žerjav in luksemburški minister za okolje in minister za promet Lucien Lux.

Na zasedanju sveta za promet, telekomunikacije in energijo v Luksemburgu, 2. oktobra, so se prometni ministri EU soglasno zavzeli za nadaljevanje projekta Galileo in programa EGNOS (skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev). Za popolno delovanje sistema Galileo bi do leta 2013 potrebovali dodatna javna sredstva. Ministri so se zavzeli za uravnoteženo udeležbo vseh držav članic pri razvoju, vzpostavitvi ter delovanju sistema Galileo, kar je v razpravi poudaril tudi minister za promet **mag. Radovan Žerjav**. Ministri so obenem potrdili namero, da sprejmejo celovito odločitev o evropskem satelitskem radionavigacijskem sistemu še pred koncem letošnjega leta.

Prometni ministri so obravnavali zakonodajne predloge za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture, interoperabilnosti železniškega sistema ter varnosti na železnicah Skupnosti.

Predlog direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture posebno pozornost namenja

odpravi posebej nevarnih mest (črnih točk) in zagotovitvi ustrezne ravni prometne varnosti na omrežju TEN-T.

Predlog direktive o interoperabilnosti železniškega sistema

Skupnosti vsebuje združitev direktive o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za velike hitrosti in direktive o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za običajne hitrosti v eno samo.

Predlog direktive o varnosti na železnicah Skupnosti pa pomeni racionalizacijo postopka medsebojnega priznavanja ustreznosti železniških vozil (prosti pretok vozil), poenotenje varnostnih spričeval in poenotenje licenciranja podjetij za izdajanje varnostnih spričeval.

Glede letalskega prometa se je svet ministrov seznanil z ugotovitvami 36. skupščine Mednarodne organizacije za civilno letalstvo – ICAO ter podelil mandat Evropski komisiji za začetek pogajanj s Kanado o sklenitvi sporazuma o rednem zračnem prometu. Ministri so še sprejeli sklepe v zvezi s sporočilom Komisije o Akcijskem načrtu za zmogljivost,

učinkovitost in varnost letališč v Evropi, s katerim skuša Komisija spodbuditi bolj usklajeno načrtovanje letaliških zmogljivosti v Evropi.

Glede pomorstva so ministri sprejeli resolucijo o ustanovitvi evropskega podatkovnega centra za identifikacijo in spremljanje ladij na dolge razdalje (LRIT: European Long Range Identification and Tracking of Ships Data Centre). Sprememba uvaja obvezno daljinsko spremljanje in identifikacijo ladij za vse potniške in tovorne ladje nad tristo ton bruto tonaže. Glede na to, da je v Resoluciji med drugim navedeno, da se bosta vzpostavile in delovanje evropskega LRIT podatkovnega centra financirala iz proračuna Skupnosti in da se bo pri razvoju sistema LRIT upoštevala združljivost s samodejnim identifikacijskim sistemom AIS, ki je v uporabi v Sloveniji, je minister Žerjav resolucijo podprl.



Z leve: podpredsednik Evropske komisije Jacques Barrot, portugalski minister za promet in predsedujoči Mario Lino.

Tržni projekti RNE

Devetnajst predstavnikov upravljavcev železniške infrastrukture, ki delujejo v delovni skupini za trženje znotraj združenja RailNetEurope (v nadaljevanju: RNE) se je konec septembra sestalo prvič v Ljubljani. Obravnavali so nekatere aktualne teme, izmenjali medsebojne izkušnje ter se seznanili s sodobnimi logističnimi storitvami in novimi tržni produkti. Obenem so se seznanili z najnovejšimi tehnološkimi dognanji in sodobnimi orodji informacijske tehnologije.

Namen sestanka je bil, poleg obravnave tržnih, servisnih in komunikacijskih dejavnosti, pripraviti štiri tržne projekte, ki jih je predlagal upravni odbor RNE, potrdila pa generalna skupščina RNE:

1. Povečati nabor storitev RNE in pripraviti nove mednarodne koridorne produkte
2. Izboljšati notranjo in mednarodno komunikacijo

3. Uskladiti tržne informacije in razviti informacijski sistem

4. Pripraviti informacije o cenah (za zaračunavanje uporabnine članov RNE)

V mednarodnem združenju upravljavcev železniške infrastrukture RailNetEurope deluje 31 evropskih upravljavcev infrastrukture. Združenje je bilo ustanovljeno 24. julija 2002 in ima sedež na Dunaju. RailNetEurope so nastale po zgledu leta 1998 ustanovljenega združenja North-South Freight Freeways (NSFF) in Belifret za tovorni promet, pri katerih so železnice prvič prodajale vlakovne trase po sistemu One Stop Shop (OSS) in tako znatno znižale postanke vlakov na mejah. Slovenske železnice so pridobile status opazovalca na zasedanju upravnega odbora RNE 23. septembra 2003 v Kopenhagenu, polnopravna članica pa so od 7. oktobra 2004.

RNE želi postati dostopni portal do evropske železniške infrastrukture. Med njegovimi cilji so pospeševanje razvoja in konkurenčnosti mednarodnega železniškega prometa, učinkovitejše trženje, dodeljevanje in prodaja čezmejnih infrastrukturnih zmogljivosti ter drugih infrastrukturnih storitev. Združenje RNE zagotavlja upravljavcem železniške infrastrukture v mednarodnem prometu enovito organizacijo, pravne podlage in poslovne procese predvsem pri upravljanju vlakovnih poti in izdelavi voznega reda, usklajene storitve, informacijske sisteme in orodja IT.

Več informacij na spletni strani <http://www.railneteuropa.com>
Miran Pirnar



Naloge delovnih skupin pri RNE

Prodajno omrežje One Stop Shop svetuje strankam, prodaja storitve, koordinira in vodi zahtevke za dodeljevanje tras.

Trženje raziskuje trg, razvija storitev, izvaja notranje in mednarodno komuniciranje.

Vozni red razvija in uresničuje vozni red, koordinira in konstruira vozni red.

Kakovost in delovanje nadzira kakovost izvajanja, določanje meril in izboljšanje operativnega dela.

Program omrežja uveljavlja skupne strukture, optimira in uresničuje nacionalni program omrežja.

Pravne zadeve: oblikovanje pravnega okvira in harmoniziranje strukturnih odnosov RNE.

Sestanek ŽFBH in SŽ

Petega septembra sta se v Ljubljani sestala generalna direktorja Železnic Federacije Bosne in Hercegovine ter Holdinga Slovenskih železnic. Generalni direktor Slovenskih železnic mag. Peter Puhan je kolegu iz BIH predstavil spremembe, ki jih prinaša uveljavitev sprememb zakona o železniškem prometu v Republiki Sloveniji, ter strateške cilje Slovenskih železnic.

Generalni direktor ŽFBH Narcis Džumhur je povedal, da je v BIH v obravnavi novi zakon o železniškem sistemu BIH, ki predvideva ločitev infrastrukture od prevozne dejavnosti. ŽFBH želijo opravljati le prevozno dejavnost, dejavnost logistike pa prepuščajo drugim poslovnim subjektom. S posodobitvijo koridorja 5 c, ki naj bi bila končana do konca 2010, bodo vlaki lahko vozili s hitrostjo od

120 do 160 kilometrov na uro. Elektrificirati nameravajo vseh 608 kilometrov prog; doslej so jih že 87 odstotkov. Nabaviti nameravajo vozila Talgo za potniški promet, 10 večsistemskih lokomotiv in nove vagone za prevoz blaga. Džumhur sodi, da bosta predvidena industrijska rast in rast mednarodne trgovine BIH z Avstrijo, Italijo, Hrvaško, Slovenijo, Švedsko in drugimi državami EU povečala povpraševanje po železniških prevozihi, obstaja pa tudi turistični potencial za razvoj agencijskih vlakov za Sarajevo in območje reke Neretve. Zahvalil se je tudi za dosedanje sodelovanje s Slovenskimi železnicami.

Generalna direktorja sta soglašala, da so tržne priložnosti velike, zato bosta železnici oblikovali skupne konkurenčne storitve.

Mirjam Kastelič



Azra Ferizović in Narcis Džumhur (ŽFBH).

Razvoj 5. koridorja

Generalni direktor Srednjeevropske pobude (SEP) ambasador **Harald Kreid** in vodja pisarne Stalnega sekretariata 5. koridorja (SSK5) **Giuseppe Razza** sta enajstega oktobra v Ljubljani predstavila rezultate Strateške študije razvoja 5. koridorja. Študija je del projekta CROSS-5, ki sta ga julija v Rimu podpisala italijanski minister za infrastrukturo Antonio Di Pietro in takratni minister za promet Republike Slovenije Janez Božič. Strateško študijo je naročila in financirala SEP v vrednosti 325.000 evrov, izvedla pa angleška svetovalna hiša Scott Wilson, ki je bila izbrana na javnem razpisu septembra 2006. Študija analizira ekonomske, socialne in okoljevarstvene vplive zgraditve petega železniškega koridorja na območju severnovzhodne Italije in Slovenije.

Družba Scott Wilson je razvila dva glavna scenarija, da bi ocenila potencialni vpliv infrastrukturnih izboljšav na petem koridorju, ter stroške, ki bi lahko nastali, če izboljšav ne bo. Scenarij A je pesimističnega tipa in prikazuje vpliv predvidene rasti prometa na nespre-

menjeni prometni infrastrukturi (stanje infrastrukture leta 2005). **Scenarij A** predvideva minimalne vložke v vzdrževanje železniške infrastrukture brez graditve novih prog, upošteva pa veliko rast blagovne menjave. **Scenarij C** predpostavlja izvedbo vseh načrtovanih in odobrenih izboljšav na petem koridorju ter strateških in institucionalnih priporočil družbe Scott Wilson in s tem največje pozitivne učinke nove infrastrukture za italijanski deželi ter za Slovenijo.

Transportni modeli, ki jih je hiša Scott Wilson uporabila pri izdelavi raziskave, kažejo, da bo popolno uresničevanje projektov na petem koridorju močno vplivalo tako na razvoj gospodarstva in zaščito okolja. Povečanje tovarnega prometa v severnovzhodni Italiji in Sloveniji že danes zapolnjuje cestne zmogljivosti na tem območju, zaradi česar se okolje bolj onesnažuje in nastajajo socialne posledice (prometne nesreče, življenjski standard ipd.). V državah na petem koridorju je predvidena rast tovarnega železniškega prometa za 30 odstotkov, potniškega pa za 33 odstotkov leta 2045 v primer-

javi z letom 2015, ko naj bi bila končana prva dela.

Poleg razvoja infrastrukture in zgraditve novih železnic na petem koridorju študija predlaga odgovornim institucijam ukrepe za čim boljše izrabljanje novih železniških zmogljivosti:

- večje komercialno delovanje železniških podjetij v tovarnem prometu,

- izdelavo dolgoročnih strategij sodelovanja med dvema italijanskim regijama in Slovenijo,
- večjo odprtost regij za tuje investicije, razvoj podjetništva, raziskovanj in novih tehnologij,
- sprejem skupne strategije promocije turizma s poudarkom na privabljanju turistov na Kras, v Benetke in Slovensko Istro,
- ugotoviti način, s katerim bi pomagali manjšim podjetjem, da bi čim bolj izrabila pozitivne učinke nove infrastrukture.



Giuseppe Razza

Če bodo italijanske regije in Slovenija sledile tem priporočilom, naj bi do leta 2045 celotna dodana vrednost za novo železniško povezavo znašala 8,7 milijarde evrov. To pomeni tudi okrog 116 tisoč novih delovnih mest, večje davčne prihodke za 3,6 milijarde evrov, prihranke zaradi manjših izpustov CO₂ v vrednosti 36,9 milijarde evrov in prihranke zaradi manjšega števila prometnih nesreč in drugih socialnih posledic v vrednosti 114 tisoč evrov.

Ključni kazalec	Scenarij A	Scenarij C
BDP	437 milijard €	445,6 milijarde €
Nova delovna mesta	-	116.000
Prihranki zaradi manjšega števila prometnih nesreč	-	114.000 €
Prihranki zaradi modalnega prehoda in zmanjšanja izpustov CO ₂	-	54 mio €

Pristanišča Trst, Benetke in Koper so ključnega pomena za trajen gospodarski razvoj regije. Nedavne strukturne in organizacijske spremembe so znatno povečale produktivnost pristanišč in prispevale k temu, da je regija prikupnejša za ladijski tovorni promet. Rast in razvoj pristanišč pa vsekakor najbolj ovirajo pomanjkljive infrastrukturne povezave v zaledju.

Lega pristanišč omogoča, da imajo le-ta zaradi večjega pretoka prometa z Daljnega vzhoda naravno konkurenčno prednost pred veliko večjimi severnoevropskimi pristanišči. To prednost trenutno ogroža nezadostna in slabo izkoriščena infrastruktura, ki omejuje njihove sposobnosti.

5. koridor

Je eden izmed koridorjev vseevropskega prometnega omrežja Evropske unije (TEN-T). To so večnamenski cestni in železniški koridorji, katerih namen je olajšati pretok potnikov, ladijskega in drugega tovora med državami članicami Evropske unije. Načrt za železniško os na petem prometnem koridorju (znan tudi kot Prednostni projekt Evropske komisije št. 6) obsega obširno infrastrukturno omrežje, ki povezuje Lyon v Franciji s Kijevom v Ukrajini.

Evropska komisija in države članice se nanj ozirajo kot na »strateški« način, da povečajo gospodarske dosežke EU in sočasno zmanjšajo vpliv prometa na okolje na tistih območjih, na katerih stoji infrastruktura. Zamisel za peti koridor je nastala s soglasjem na vseevropski prometni konferenci v Helsinkih (1997). Med konferenco so se dogovorili za 2.500 kilometrov dolg železniški in cestni koridor, ki med sabo povezuje šest držav (Francijo, Italijo, Madžarsko, Slovenijo, Slovaško in Ukrajino) in katerega kraki segajo v Bosno-Hercegovino in na Hrvaško. Predračun stroškov za izboljšavo koridorja je bil blizu 21 milijard evrov. V strateški študiji so upoštevali samo glavno os Lyon–Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Budapest–Lvov–Kijev.

Skupina G-4 za enotni tovorni list CIM/SMGS

Sprejet predlog Slovenskih železnic za uporabo enotnega tovornega lista CIM/SMGS na prevoznih potih od Italije do Ukrajine in Rusije.

V Ljubljani so se desetega oktobra sestali generalni direktorji železnic, ki od leta 1992 sodelujejo v strokovni skupini G-4 pri Mednarodni železniški zvezi (UIC). Članice skupine G-4 so železnice Slovenije in sosednjih držav – Avstrije, Madžarske, Slovaške, Hrvaške, Bosne in Hercegovine. Skupina G-4 pripravlja dokumente v zvezi z razvojem železniške infrastrukture na območju navedenih držav in omogoča lažji razvoj čezmejnih železniških storitev. Sestanka sta se udeležila tudi generalni direktor Mednarodne železniške zveze Luc Aliadier in generalni sekretar Mednarodnega odbora za železniški promet (CIT) Thomas Leimgruber.

Državni sekretar na Ministrstvu za

promet dr. Peter Verlič je generalne direktorje seznanil z nalogami in cilji bližnjega predsedovanja Slovenije Evropski uniji. Poudaril je, da bo področje železnic posebej pomembno, zlasti v zvezi z zakonodajnimi postopki, da bi dosegli interoperabilnost železnic v Skupnosti.

Generalni direktor Holdinga Slovenske železnice mag. Peter Puhan je izrazil zadovoljstvo, da so Slovenske železnice članice regionalne skupine G-4, saj meni, da se s tem lahko še povečajo možnosti plodnega sodelovanja s sosednjimi železnicami. Slovenske železnice ustvarijo skoraj 70 odstotkov prevoza blaga in 62 odstotkov mednarodnih prevozov potnikov prav na območju skupine G-4. Omenil je projekt interoperabilnosti v tovnem prometu in možnosti za znižanje stroškov pri odpremi mednarodnih pošilk po železnici ter poudaril pomen interoperabilno-

sti železniške infrastrukture, pri čemer sledimo evropskim razvojnim načrtom in ciljem naših sosednjih železnic. Meni, da je infrastruktura pomemben pogoj za kakovost in konkurenčnost storitev tovnega ter potniškega prometa. Priložnosti pa vidi v sodelovanju med železnicami prostora Donava–Jadran, pri oblikovanju skupnih čezmejnih projektov, s katerimi bi se potegovali za sredstva EU.

Slovenske železnice so predlagale začetek uresničevanja projekta za preizkus uporabe enotnega tovornega lista CIM/SMGS za prevoze blaga iz Italije v Rusijo ter uvedbo skupnih vlakov. Cilji so uresničitev interoperabilnosti in povečanje konkurenčnosti železniških prevozov na petem koridorju. Z uspešno uresnitvijo projekta bi se prevoznik lahko skrajšal za 8 do 10 ur. Predlog Slovenskih železnic so navzoči podprli.



Srečanje ÖBB in SŽ

Sredi oktobra sta se sestala generalni direktor Slovenskih železnic mag. Peter Puhan in generalni direktor Avstrijskih železnic mag. Martin Huber. Avstrijske železnice so naš pomemben partner. V mednarodnem prometu prepeljemo 30 odstotkov tovora za stranke v Avstriji, 17 odstotkov potnikov pa potuje v Avstrijo. Generalna direktorja sta ugotovila, da je sodelovanje med podjetjema zelo dobro. Večina dejavnosti v okviru projekta »mejnih storitev«, ki je potekal pod okriljem tovnega prometa Slovenskih železnic in RailCargo Austria je končanih, delno je odprta le še izmenjava podatkov o tovnih listih in dejavnost izmenjave vagonov. Slednje bo treba prilago-

diti novim splošno veljavnim mednarodnim pravilom. V izdelavi je pogodba med prevoznikoma, medtem ko je pogodba med upravljavcema železniške infrastrukture na avstrijski in slovenski strani pripravljena za podpis. Ponudbo v potni-

škem prometu bi bilo mogoče še popestriti z vlaki na relaciji Gorica–Nova Gorica–Beljak–Celovec.

Avstrijske železnice se lahko pohvalijo z učinkovitim modelom financiranja gradnje industrijskih tirov prek svojih meja ter z rešitvami, ki

spodbujajo povečanje potniškega prometa v čezmejnem regionalnem in za določeno vrsto potnikov tudi v notranjem prometu. Uveljavljene prakse bi bilo smotno proučiti za slovenske razmere. Generalna direktorja sta tudi soglašala, da so projekti uvajanje ERTMS/ETCS, vzdrževanje novih večsistemskih lokomotiv ter sistem za zagotavljanje verige mobilnosti v potniškem prometu priložnost za izmenjavo izkušenj na strokovni ravni in sodelovanje pri iskanju najboljših rešitev.

Mag. Puhan je svojega kolega seznanil s strateško usmeritvijo Slovenskih železnic in načrti lastnika za financiranje razvoja železniške infrastrukture.

Mirjam Kastelič



Posebni britanski parni vlak. Posnetek je bil narejen v daljnem Blea Moor na priljubljeni progi Settle–Carlisle v severni Angliji 30. decembra 2005. Vlak vozi po zasneženem viaduktu Ribbleshead. Na čelu vlaka sta dve lokomotivi: razreda Black 5 4-6-0 št. 45407 in razreda Standard 2 -6-0 No 76079. Obe sta last lana Rileyja, ki ju upravlja in vzdržuje v lastni delavnici. V njej tudi opravlja večja popravila lokomotiv iz vse Velike Britanije.

Turistični parni vlaki v Veliki Britaniji in Sloveniji

Vožnje posebnih parnih vlakov na Slovenskih železnicah so postale pomemben in uspešen del promocije turizma v Sloveniji v zadnjih letih. V Veliki Britaniji je upravljanje voženj parnih vlakov zelo razvito. Razvilo se je v zadnjih štiridesetih letih in pomeni pomemben prispevek k britanskemu turističnemu gospodarstvu. Nekatere zglede za uspeh je mogoče uporabiti tako, da prispevajo k nadaljnjemu razvoju parnih vlakov za turiste v Sloveniji.

V Sloveniji vozijo posebni turistični parni vlaki vsako leto od maja do oktobra, večinoma na znani Bohinjski progi, v sode-

lovanju z Železniškim muzejem Slovenskih železnic v Ljubljani in z njihovim muzejskim vlakom ter parnimi lokomotivami. Deset nedelj na leto vozi muzejski vlak od Gorice do Nove Gorice po Bohinjski progi mimo Mosta na Soči na Bled. Na čelu je običajno lokomotiva št. 25.026 razreda '25' 2-8-0, ki je bila zgrajena v Floridsdorfu leta 1920 ali lokomotiva št. 33.037 razreda '33' 2-10-0, ki so zgradili v tovarni Henschel leta 1944. Turistična storitev, ki jo promovira Club Si z Mosta na Soči privabi veliko število italijanskih turistov. Drugi redni turistični parni vlaki vozijo nekajkrat na leto, ob sobotah, od Bleda do Mosta na Soči in Kanala na obisk lokalnih znamenitosti. Vlake, ki vozijo z istimi lokomotivami, organizira ABC Rent a Car iz Ljubljane, privabijo pa predvsem nemške in avstrijske obiskovalce. Muzejski vlak s parno lokomotivo vozi občasno tudi drugod po Sloveniji, na primer v Škofjo Loko, Celje in BTC Center v Ljubljani.

Strojvodje in gasilci Slovenskih železnic ter osebje Železniškega muzeja Slovenskih železnic trdo delajo, da bi bili turistični vlaki v odličnem stanju. Vlake podpirajo prostovoljci Društva za bohinjškogoriško progo. Društvo je nedavno zelo uspešno predstavilo čare

te vznemirljive železnice obiskovalcem z vsega sveta. Razstavni prostor na lanski Svetovni turistični borzi (World Travel Market) v Londonu je vzbudil precej zanimanja. Člani društva delujejo kot vodniki na turističnih parnih vlakih. Oblečeni v privlačne železniške uniforme skupaj z glasbenim zborom skrbijo za zabavo turistov. Tradicionalno ljudsko glasbo igrajo na vlaku in na postajah, kjer vlak ustavi. Podrobnejše

informacije o posebnih vlakih iz Gorice in Nove Gorice so na voljo na spletni strani Club Si <http://www.club.si>. Na spletni strani ABC Rent a Car <http://sl.europcar.si/posebna-ponudba/muzejski-vlak/> pa so na voljo informacije o vlakih, ki vozijo ob sobotah z Bleda. Društvo za bohinjškogoriško progo vabi nove člane na spletni strani <http://freeweb.siol.net/bohproga/index.htm>. Spletna stran Železniškega muze-

Dave Collier

Živi v Angliji. Na Bledu, blizu postaje Bled Jezero, preživi večino časa, ko obišče Slovenijo. Je goreč železniški navdušenec in že več kakor štirideset let fotografira parne vlake. Njegove fotografije redno objavljajo britanske železniške revije. Fotografiral je glavne proge, na katerih vozijo parni vlaki, povsod po Evropi, na Kitajskem, v Veliki Britaniji in Sloveniji.



Britanski turistični vlak. Lokomotiva, razreda 'B1' 4-6-0 št. 61264 zgrajena leta 1947 v Glasgowu, vleče redni poletni turistični vlak ob jezeru Loch Eilt na poti od Fort Williama do Mallaiga oktobra 2004.

Redni posebni parni vlak na Škotskem od Fort Williama do Mallaiga skozi impresivni viadukt Glenfinnan septembra 2004. Viadukt se pojavlja v filmih o Harryju Potterju. Lokomotiva je 'K1' razreda 2-6-0 št. 62005.



ja Slovenskih železnic pa je <http://www.burgen.si/MuzejiInGalerije/ZelezniskiMuzej/Uvod.html>.

V Veliki Britaniji so vožnje turističnih parnih vlakov več milijonov evrov vreden posel. Posebni parni vlaki vozijo v različne kraje po vsej deželi ob koncu tedna vse leto, v poletnih mesecih pa tudi ob delovnikih. Poleti vozi kar nekaj turističnih parnih vlakov po panoramskih progah. Najbolj znana je slikovita vožnja od Fort Williama

do Mallaiga na Škotskem. Vlak privablja turiste z vsega sveta in vozi pet dni v tednu, od maja do oktobra, pogosto je polno zaseden. Na progi se nahaja viadukt Glenfinnan; znan tudi po filmih o Harryju Potterju. Nekaj je tudi razkošnih parnih vlakov z restavracijami. Na primer, Orient Express vozi iz Londona z izvornimi Pullmanovimi vagoni do juga Anglije. Na vlakih je mogoče naročiti obed, sestavljen iz

petih hodov (angleško *full five course dinner*). Več podobnih razkošnih vlakov vozi v drugih evropskih državah, na primer iz Budimpešte.

V Veliki Britaniji je približno trideset delujočih parnih lokomotiv. Lastniki lokomotiv so tako zasebna železniška društva kot posamezniki. Narodni železniški muzej (National Railway Museum) ima v lasti štiri parne lokomotive, ki jih dejavno uporablja. Muzej je nekatere lokomotive obnovil s sponzorstvom zasebnikov in podjetij. Na tak način lahko muzej obnavlja in upravlja več lokomotiv, kot bi jih sicer z lastnimi sredstvi. Večina turističnih vlakov s parno vleko uporablja lokomotive, ki jih upravljajo in vzdržujejo železniška društva. Ta zbirajo denar za pokrivanje stroškov popravil s sponzorstvom.

Da bi v Sloveniji zagotovili vedno dovolj delujočih parnih lokomotiv za vleko turističnih vlakov in ponujali raznovrstne lokomotive, bi bilo verjetno treba premisliti o možnosti sponzorstva za obnovo dodatnih lokomotiv in možnosti sodelovanja z železniškimi društvi, ki bi jih pomagala vzdrževati. Drug vidik britanskih parnih lokomotiv za turiste so več milijonov evrov vredne ohranjene zasebne železnice – toda o tem prihodnjic.



Britanski posebni parni vlak. Posnetek je bil narejen decembra 2004 in prikazuje lokomotivo razreda City 4-4-0 št. 3440 City of Truro, ki se s posebnim stoletnim vlakom od postaje Truro do postaje Bristol vzpenja do tunela Whiteball v Devonu, v Angliji. To je bila prva britanska lokomotiva, ki je neuradno dosegla hitrost 100 milj na uro leta 1904 natančno na tem mestu. Lokomotiva je bila zgrajena leta 1903 v Swindonu in je last Narodnega železniškega muzeja, ki jo tudi upravlja.



Britanski posebni razkošni parni vlak z vagoni Orient Express Pullman vozi mimo postaje Kennet & Avon Canal v Croftnu, v Wiltshireu, septembra 2004, na poti od Londona do zgodovinskega rimskega mesta Bath. Vlak poganja Battle of Britain razreda 34067 Tangmere – lokomotiva vrste 4-6-0, ki je bila zgrajena leta 1947.

Evropa na dlani

Spoštovani bralci Nove proge!

Z današnjim prispevkom odpiramo novo rubriko v našem časopisu, ki smo jo imenovali – Evropa na dlani – in v kateri vas bomo z vlakom zapeljali ne samo v vse evropske prestolnice, temveč vam bomo odkrili še mnogo drugih zanimivih mest. Nekatera mesta bodo zanimiva po kulturni, zgodovinski ali umetnostni plati, druga bodo kar tako "za dušo", nekatera za obujanje spominov ... verjamemo pa, da bo vsakdo med vami našel mesto zase.

In od kod zamisel za novo rubriko? Preprosto zato, ker se je velikokrat v praksi pokazalo, da tudi mi železničarji ne poznamo vseh možnosti potovanja z vlakom, od tega, da ne poznamo mest, v katera se lahko odpeljemo z vlakom, do tega, da potovanje z vlakom ponuja veliko več pozitivnih možnosti kot marsikatera druga oblika prevoza. Pa tu ne mislimo samo na to, da nam in našim družinskim članom dejstvo, da delamo na železnici, ponuja cenovno ugodnejša potovanja, temveč tudi to, da nova seznanjanja z možnostmi potovanja z vlakom odpirajo tudi možnosti za pridobitev novih potnikov. Vsi, tudi železničarji živimo v dobi, ko informacije izmenjujemo hitro, sproti in vsak dan – morda tudi s prijatelji in znanci, ki železnice ne poznajo in jim je naše poznavanje možnosti potovanja z vlakom zelo dobrodošlo.

Vendar, kljub temu, da bomo novo rubriko *peljali po rednem voznem redu*, pa vas vsekakor ne bomo pozabili obveščati o času primernih prireditvah – koncertih, razstavah, sejnih, tekmovanjih ...

Našo pot bomo danes začeli v AMSTERDAMU

Vsako mesto, majhno ali veliko, ima svojo zgodbo in prav posebno ima Amsterdam. Zgodba Amsterdama so njegovi kanali, svetovno znani muzeji, zgodovinske znamenitosti, pa tudi čisto zemeljske »znamenitosti«, ki jih lahko najdete le v Amsterdamu kot popolnoma legalne.

Glavne turistične točke Amsterdama so njegovi muzeji – več kot petdeset jih je: tu boste našli muzej Madame Tussauds – muzej voščtenih lutk, ki ni sicer primerljiv s tistim v Londonu, vendar je amsterdamski popestren z različico hiše strahov. Ne smete mimo muzeja Rijks, ki je največji nizozemski muzej, v katerem si ogledate slike in skulpture znanih umetnikov; od Rembrandta, do Vermeera, Halsa ... Ko smo pri velikih umetnikih, ne smemo

pozabiti Vincenta van Gogha. Ta veliki slikar ima svoj muzej, kjer je razstavljenih okrog 700 njegovih del. In ne, ne boste zgrešili, če se boste na ogled muzeja odpravili zgodaj, ker je muzej med najbolj priljubljenimi med turisti. V zgodbi o Amsterdamu je poseben pečat pustila in še vedno ga pušča njihova Ana Frank. Zgodbo poznate – muzeja oziroma hiše Ane Frank ne smete zamuditi.

Muzeji v Amsterdamu nikakor ne ustrezajo »klasični« predstavi o muzejih - da so to dolgočasna poslopja. Prav nasprotno, to so mesta, v katerih se lahko zabavate in si osvežite duha. Sem sodijo vsekakor muzej Heinekena, Muzej hiš na vodi, muzej Ajaxa, najznamenitejše amsterdamske nogometne ekipe; blizu glavne železniške postaje je muzej NEMO - največji znanstveni in futuristični center, ki je zgrajen v obliki velike ladje, nad katerim bodo najbolj navdušeni otroci. Nizozemski pomorski muzej

– Scheepvaart ima eno največjih zbirk plovil na svetu.

Za obisk muzejev priporočamo nakup muzejske kartice, ki bo idealna rešitev za vse, ki radi hodijo v muzeje, ker lahko s kartico obiščete muzeje tudi drugod na Nizozemskem.

Trgi Amsterdama so zgodba zase. Deset minut hoda od glavne železniške postaje je amsterdamski mestni trg – Trg Damm. Trg mogoče ni najlepši, ne najbolj urejen in ne najbolj miren, je pa vsekakor zanimiv in bo več kot priročen za počitek utrujenih nog in glave. Sploh pa se na njem vedno kaj dogaja.

V četrti Jordaan so včasih živeli delavci in je bila klasična delavska četrt, danes pa je stičišče študentov, bogatih poslovnežev in umetnikov. Četrt je tako kot Trg Damm le deset minut od glavne železniške postaje in vas bo zagotovo očarala s svojimi čudovitimi kanali, ozkimi uličicami in mostovi.



V središču Amsterdama pa se nahaja tudi najstarejši živalski vrt na Nizozemskem, ki v sebi združuje živalski vrt, planetarij, botanični vrt, Geološki in zoološki muzej. V delu živalskega vrta, kjer je akvarij, se boste lahko seznanili z živalmi, ki živijo v amsterdamskih kanalih. Otroci bodo uživali v planetariju, ki ponuja popotovanje po vesolju. Ko boste v Amsterdamu utrujeni od pohajkovanja, zavijte v Vondelpark, ki je znan po vsakodnevnih koncertih na prostem, piknikih, imajo manjši živalski vrt, neizogibni vrt vrtnic, ali pa se tam kar preprosto sprehajajo.

Za premagovanje razdalj domačini v Amsterdamu uporabljajo kolo, ki je na splošno najbolj priljubljena oblika prevoza po vsej Nizozemski. Če so pri nas avtomobili glavni, je pri njih prav nasprotno – kot zanimivost: Amsterdam ima okrog 750.000 prebivalcev in kar 400.000 koles. A čeprav jih je toliko, jih čuvajo kot dragocenosti - pogosto boste namreč lahko opazili, da kolesa priklepajo z debelimi verigami. In če se boste slučajno znašli na parkirišču koles pred amsterdamsko postajo, se vam bo v glavi dobesedno zvrnelo od njihovega števila. Toliko jih je!

Amsterdam je prepreden s kanali, ki so njegov zaščitni znak. Ko boste imeli dovolj trdnih tal, se odpravite na vožnjo po kanalih z ladjico. Izbira je raznolika: lahko si privoščite samo vožnjo, na kateri si lahko mesto ogledate iz druge perspektive, vožnjo s kosilom, ali pa vožnje s postanki v muzejih in pri drugih znamenitostih. Poseben čar je seveda vožnja z ladjico ponoči.

Hrana je v Amsterdamu raznovrstna, tako kot ljudje, ki v njem živijo, ponudba je pač odsev ljudi, ki so svoje mesto našli v mestu ... Vsak po svoje prinese s sabo del doma, ki ga predstavi naprej največkrat, če le lahko, skozi hrano. Vse kuhinje sveta so tukaj, od italijanske do japonske, da McDonald'sovih in Pizza Hut postojank sploh ne omenjamo.

Zabava v Amsterdamu traja do jutra. Najboljši način spoznavanja je pohod po barih, ki so prav povsod. Trg Leidseplein je središče nočnega življenja. Tukaj so razpredene številne restavracije, kavarne, klubi, kinodvorane in gledališča, zato je trg simbol zabave in dobre volje. Rembrandtov trg je prav tako središče nočnega življenja z restavracijami, kavarnami in tradicionalnimi nizozemskimi pubi, v katerih lahko slišite pravo nizozemsko glasbo. V središču trga je spomenik velikemu mojstru, po katerem je tudi imenovan. Vsekakor si lahko v večernih urah ogledate tudi Red Light District. Tisti, ki so že bili v Amsterdamu se, če že niso najprej o tem vprašani, o tem najprej pohvalijo, čeprav je

res, da marsikdo ob ogledu doživi kulturni šok.

Ker je Amsterdam vse leto poln turistov, mlajših in starejših z vseh koncev sveta, je priporočljivo, da si, preden se odpravite na pot, kar od doma rezervirate prenočišče.

Če na katerem koli iskalniku vtipkate besedo hostel, boste dobili kar nekaj naslovov spletnih strani, kjer si lahko uredite prenočišče: www.hostelworld.com ali www.hostels.com ali www.hostelbooker.com. Dodatne informacije o Amsterdamu si seveda lahko tudi sami poiščete na spletu.

Za prvi zapis bodi dovolj. Mi smo vam vrata odškrnili, na vas pa je, da jih do konca odprete in se podate na lastno odkrivanje mesta.



VLAKOVNE POVEZAVE

ODHOD	EC 314
Ljubljana	16.00
München Hbf*	22.30
* prestop v Münchnu	

	CNL 318
München Hbf	22.40
Amsterdam Centraal	8.56

ODHOD	296/268
Ljubljana	23.42
München Hbf*	6.17
* prestop v Münchnu	

	ICE 728
München Hbf	6.52
Köln Hbf*	11.40
* prestop v Kölnu	

	ICE 120
Köln Hbf	14.48
Amsterdam Centraal	17.25

VRNITEV	ICE 223
Amsterdam Centraal	6.34
München Hbf*	14.04
* prestop v Münchnu	

	EC 69
München Hbf	15.26
Salzburg Hbf*	16.54
* prestop v Salzburgu	

	EC 315
Salzburg Hbf	17.13
Ljubljana	21.42

VRNITEV	CNL 319
Amsterdam Centraal	20.32
München Hbf*	7.16
* prestop v Münchnu	

	IC 111/211
München Hbf	7.26
Ljubljana	13.53

CENA POTOVANJA (2. razred)

Enosmerna vozovnica: 177,00 evrov

Navadna povratna vozovnica: 354,00 evrov

Kombinacija vozovnic: vozovnico City Star SŽ – DB z dodatkom za vlake ICE za relacijo Ljubljana – Emmerich meja in navadno povratno vozovnico na relaciji Emmerich meja – Amsterdam in nazaj:

- 212,60 evra za eno osebo
- 340,70 evra skupaj za dve osebi oziroma 170,35 evra na osebo
- 468,80 evra skupaj za tri osebe oziroma 156,27 evra na osebo
- 596,90 evra skupaj za štiri osebe oziroma 149,23 evra na osebo ter
- 725 evrov skupaj za pet oseb oziroma 145 evrov na osebo.

Doplačilo za potovanje z vlakom CNL na relaciji München–Amsterdam Centraal: 10 evrov na osebo za potovanje v eno smer.

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

Učna ura – program spoznavanja železnic

Prvi vlak je v naše kraje zapeljal pred 160 leti. Takrat je železnica pomenila pravi tehnološki čudež in je kmalu prevzela ključno vlogo pri prevozu. Danes so razmere drugačne, saj je prevoz z avtomobili postal prevladujoči način prevoza. Vsak dan smo priča prometnim zastojem ter gneči na cestah in v mestnih središčih. Kljub temu, da je avtomobil najpogosteje uporabljeno prevozno sredstvo, je železnica marsikje ohranila pomembno vlogo, ki jo ima v družbi.

Čedalje bolj so odmevni glasovi okoljevarstvenikov po zaščiti naravnega okolja. Železnica je

peljali z vlakom, posebej če so iz krajev, ki nimajo železniške povezave. Železnica jim je oddaljena, in uporabljajo cestni prevoz. Vsako srečanje z železnico je tako zanje novo doživetje. Učenci iz šol, ki so oddaljene od železnice, bi se lahko na ekskurzije popeljali z vlakom, lahko tudi v kombinaciji z avtobusom. Otroci, ki se redko ali celo prvič srečajo z železnico, običajno z velikim zanimanjem opazujejo vlake, si ogledujejo postaje. Nekateri se tako navdušijo, da o tem v šoli napišejo spis ali narišejo vlak, s katerim so se peljali. S svojo bogato domišljijo in razvijajočim se besednim zakla-

bogate zbirke železniških uniform, signalnih naprav, lokomotiv, fotografij iz zgodovine železnice pa moramo obiskati železniški muzej. Otroci in mladi, če redno ne potujejo z vlakom v šolo, železnico večidel poznajo s televizije, iz pripovedovanj, iger, knjig ali revij. Da bi dobili hiter in celovit vpogled v dejavnost železniškega prometa, smo že pred leti pripravili program, imenovan Učna ura. Z njim naj bi otrokom in mladim približali železniški promet. Prav tako pa je vlak tudi nadvse primerno prevozno sredstvo, ko gre za varno in udobno vožnjo. Program učne ure je vsebinsko razdeljen na učno uro

zgodovino železnice, postajnimi storitvami, železniškimi poklici, podrobneje jim obrazloži vozni red vlakov ter jim razkaže postajne signale in vlake. Otroke večkrat pritegne navzočnost železniškega uslužbenca z rdečo čepico, piščalko in loparjem, vlakovnega odpravnika. Ob ogledu postaje je na voljo tudi možnost, da se skupina z vlakom tudi popelje. Predstava o železnici dobi z vožnjo novo razsežnost, in otrokom lahko ostane še dolgo v spominu. Skupine obiskovalcev pa lahko ogled železniške postaje združijo z ogledom drugih zanimivosti, kot so ljubljanski živalski vrt, mariborski akvarij - terarij, otroški muzej Hermanov brlog v Celju. Na voljo pa so še številne druge možnosti, ki jih Slovenske železnice svetujejo in ponujajo šolskim skupinam, ko se odločajo popeljati z vlakom na ekskurzijo.

V Sloveniji je veliko zanimivih krajev in mest, ki s svojimi kulturno-zgodovinskimi znamenitostmi lahko obogatijo znanje obiskovalcev. Učna ura na vlaku je program, ki je namenjen potovanju skupin v te kraje, hkrati pa omogoča tudi pouk na vlaku. Tako se posamezni razredi ali celotna šola spremenijo v potujoče učilnice. Učenci dobijo med drugim tudi posebej pripravljene učne liste na temo železniškega prometa. Priporočljivo se je popeljati na daljšo pot po Sloveniji, na primer do večjega slovenskega mesta ali zanimivega kraja, si ga za nekaj časa ogledati in se nato vrniti z vlakom proti domu. Pri učni uri na vlaku se tako lahko koristno združijo potovanje, razvedrilo in učenje.

Vse podrobnejše informacije o učni uri dobite pri uslužbencih Slovenskih železnic: na telefonskih številkah 01/ 29 12 320 (Ljubljana) ali 02/ 29 22 419, 29 22 387 (Maribor).



dodobra ohranila prednosti, ki jih ima v pogledu varnosti, manjšega onesnaževanja okolja in zanesljivosti prevoza. Železniški prevozniki si tudi čim bolj prizadevajo za cenovno ugoden, hiter in udoben prevoz. Prizadevanja pa lahko potekajo tudi v izobraževanju, s katerim skušamo otrokom in mladim približati železniški prevoz. Spoznavanje z železnico je lahko posebej zanimivo za otroke. Med njimi so tudi taki, ki se še niso

dom opisujejo svoje doživljanje železnice.

Železnica je z vrsto opravil, poklicev, vagonov, lokomotiv ali vlakov za marsikoga zanimiva. Zanimive so tudi železniške postaje, ki se med sabo razlikujejo po velikosti, pomembnosti, videzu in storitvah. Posebej bogata je zgodovina železnic, in na marsikateri železniški postaji lahko vidimo razstavljene parne lokomotive in različne železniške naprave. Za ogled

na železniški postaji in na učno uro na vlaku.

Zanimanje za učno uro na postaji je večje pri osnovnošolskih razredne stopnje, saj imajo ti spoznavanje prometa v šolskem učnem programu. Železnici pa uspe privabiti tudi marsikaterega učenca višjih razredov osnovnih šol ali dijaka. Učna ura na postaji poteka pod vodstvom železniškega uslužbenca, ki skupino obiskovalcev vodi po postaji in jih seznanja z

Železniška postaja Hostinske Toplice in žičnica na Stubnerkogel

Z vlakom v Hostinske Toplice (Bad Gastein)

Hostinske Toplice (Bad Gastein, 1000 m) imenujejo tudi »alpski Monaco«. Ležijo ob železniški progi Beljak (Villach)–Solnograd (Salzburg), v Hostinski dolini (Gastainertal), severno od izhoda železniške proge iz 8.552 metrov dolgega predora pod Visokimi Turami (Hohe Tauern). Po grebenu Visokih Tur danes poteka deželna meja med Koroško na jugu in Solnograško na severu, še leta 1000 pa je tam potekala

prvič omenjena leta 1224 kot »plaeniz«, ki jo najdemo tudi na turističnih pohodniških kartah jugovzhodno od Hostinskega Dvora (Bad Hofgastein). Beseda »hostin« v stari slovenščini pomeni za obrambo primerno ozemlje, izvira pa še iz starejše besede »gastunax«. Po Hostinski dolini je namreč potekala prastara pot čez Visoke Ture, ki so jo domačini varovali. Krajevno ime Gastuna je v zapisih prvič omenjeno leta

in nemški cesar Viljem I. Iz tega obdobja so se ohranile razkošne stavbe in hoteli v slogu belle epoque.

Hostinska dolina je danes zelo obiskan turistični center, kjer so obiskovalcem na voljo številni hoteli, zdravilišča, planinske kočice, smučišča, žičnice, rekreacijski objekti, v poletnem času pa tudi jezero, primerno za kopanje (Gastainer Badesee). V središču Hostinskih Toplic je znameniti slap v treh kaskadah s skupno višino 341 metrov, čez katerega je zgrajen most. Hostinska dolina je v angleščini predstavljena na spletni strani <http://www.gastein.com/en-index.htm>. Pol ure hoda od železniške postaje Hostinske Toplice leži razgledna planina Bellevue (Bellevuealm, 1266 m), predstavljena na strani <http://www.bellevue-alm.com>. Neposredno od železniške postaje na 2246 metrov visoki razgledni Stubnerkogel je speljana gondolska žičnica. V poletni sezoni deluje med 7. junijem in 28. oktobrom od 8.30 do 16.15. Pri blagajni spodnje postaje žičnice dobimo brezplačno panoramsko karto Hostinske doline in okoliških gor. Seznam trenutno delujočih žičnic in vlečnic ter vremenski podatki so na <http://www.ski-amade.com/lift/STK.htm>, spletne kamere pa na <http://www.packages.at/regionen/gastein/webcam/>. Do sosednjega Hostinskega Dvora je z EC vlaki deset minut vožnje. Hostinske Toplice so iz Ljubljane dostopne z direktnimi

vlaki Euro City in Inter City v dobrih treh urah. Pri mednarodnih potniških blagajnah lahko kupimo povratne vozovnice. V potniških informativnih centrih v Sloveniji pa se pozanimajmo o raznih možnostih za popuste. Prijetno potovanje!



Zgornja postaja žičnice na Stubnerkogel (2246 m).

severna meja Karantanije. Stari Slovenci so še okrog leta 800 živeli tudi severneje, približno do črte Veliki Venet (Grossvenediger, 3662)-Veliki Klek (Grossglockner, 3798 m) - pogorje Visokega kralja (Hochkönig, 2941 m) v Berchtesgadenskih Alpah na današnji avstrijsko-nemški meji. Na nekdanjo slovensko poselitev Hostinske doline še danes spominja krajevno ime Planica (Planitzen,

963. V dolini so že v srednjem veku odkrili zdravilne (z radonom bogate) vrele vode, ki so primerni za zdravljenje revmatičnih bolezni. Hostinske Toplice so svoj največji razcvet doživele v drugi polovici 19. stoletja, ko so jih obiskovale bogate in slavne evropske osebnosti ter »kronane glave«, med njimi tudi cesarica Elizabeta (Sissi), soproga avstrijskega cesarja Franca Jožefa I.



Pogled z mostu čez slap v središču Hostinskih Toplic.

Novo skladišče na postaji Nova Gorica

Fersped je v Novi Gorici septembra slavnostno odprl novo skladišče velikosti 4000 kvadratnih metrov. Večji del oziroma tri četrtine skladiščne površine so pokrite. Skladišče je namenjeno za pretovor vseh vrst blaga. Trenutno največ pretovarjajo papir, gradbeni in izolacijski material, strešne kritine, izdelke iz železa in jekla, gospodinjske aparate, elektroniko in pohištvo.

Skladišče pomeni novo vez med železniškim in cestnim prevozom. Tovor iz Italije pride po cesti, v skladišču pa se pretovori na okolju prijaznejše prevozno sredstvo – vagon, katerega železnica odpremi daleč na vzhod. V obratni smeri prihaja tovor po železnici. Po pretovoru na tovornjak, ga Fersped dostavi kupcu neposredno v proizvodni obrat ob točno dogovorjenem času. Fersped s tem posredno prispeva in skrbi za čisto okolje. Fersped največ posluje s Slovenskimi železnicami, s katerimi opravi večji del (70 odstotkov) prevozov. Fersped se zaveda, kako pomemben je okolju prijazen železniški prevoz, zato bo tudi v prihodnje predvsem pridobival tovor za prevoz po železnici.

Družba Fersped, d. d., se s 15 poslovnimi enotami po vsej

Sloveniji ter tremi hčerinskimi družbami v Trstu, Sarajevu in Beogradu uvršča med vodilne slovenske špe-

diterje. Poleg glavne dejavnosti – organiziranja železniških prevozov – trži tudi storitve cestnega,

pomorskega in letalskega prevoza, ponuja organizacijo pristaniških in skladiščnih manipulacij, pomorsko agencijo, skladiščenje in distribucijo, organizacijo zbirnega prevoza in v sodelovanju s Slovenskimi železnicami dostavo malih pošiljk v 24 urah po vsej Sloveniji.

Ferspedove poslovne enote opravljajo storitve carinskega zastopanja in mejnega servisa pri uvozu, izvozu in tranzitu, posredujejo pri fitopatoloških, veterinarskih in drugih postopkih, ponujajo organizacijo spremstva blaga s posebnim statusom, organizacijo izrednih prevozov in drugih dejavnosti pri prevozu blaga.

Trdne poslovne vezi s Slovenskimi železnicami, Luko Koper, tujimi železniškimi upravami, cestnimi, pomorskimi in letalskimi prevozniki, ter priznanimi špedicijami doma in po svetu, zagotavljajo pomembno konkurenčno prednost.

Družba se z optimizmom loteva novih metodologij in priložnosti. Njihovo vodilo je nenehno prilaganje potrebam in zahtevam sodobnega trga. Prav zato jim prevoze zaupajo tudi največja in najboljša slovenska podjetja. Prihodnje leto bo podjetje praznovalo svoje 40. leto delovanja.



Obisk gospodarske delegacije Irana

Četrtega septembra je šestčlanska iranska delegacija, ki jo je vodil Seyyed Mehid Mir Aboutalebi, generalni direktor za gospodarsko sodelovanje v sklopu ministrstva za transport islamske republike Iran, obiskala Slovenske železnice. Generalni direktor mag. Peter Puhan jim je izrekel dobrodošlico, predstavil organiziranost železniškega sistema v Sloveniji ter razvojne načrte. Direktor za tovorni promet Igor Hribar je predstavil dejavnost prevoza blaga, s posebnim poudarkom na luki Koper ter koridorju X za transportne tokove med Iranom in Evropo. Po sestanku si je iranska delegacija ogledala ranžirno postajo Zalog ter Centralne delavnice v Mostah. Mirjam Kastelič

Septembra rekordno po koprski progi

Z dobrim sodelovanjem z Luko Koper smo septembra na koprski progi dosegli nekaj rekordov: 27. septembra smo naložili in razložili 823 vagonov. Siceršnje povprečje naloženih in razloženih vagonov je skupaj 481 vagonov na dan. 29. septembra smo prepeljali rekordnih 34 vlakov. Septembra smo naložili in razložili 2.982 vagonov več kakor isti mesec lani.

Tudi če primerjamo skupno število naloženih in razloženih vagonov v prvih devetih mesecih lani in letos, njihovo letošnje število za 21.373 vagonov presega lansko isto obdobje.

Energetska učinkovitost v železniškem prometu

Z uvodnima nagovoroma generalnega direktorja Slovenskih železnic mag. Petra Puhana in Gabrieleja Maffei iz UIC se je 20. septembra v Portorožu uradno začela 3. konferenca UIC o energetske učinkovitosti. Poleg tega so bili v dneh pred konferenco organizirani še sestanki in delovna srečanja praktično vseh evropskih projektov s področja železniške energetike. Rečemo lahko, da so bili v Portorožu zbrani vsi evropski strokovnjaki s tega področja, nekateri predavatelji pa so prišli tudi iz ZDA, Avstralije, Japonske, Indije. Skupno je bilo na konferenci skoraj dvesto udeležencev.

Posebej zanimivo je bilo tudi, da je bila tokrat energetska konferenca prvič organizirana zunaj sedeža UIC v Parizu, in to ravno v Portorožu, kjer je bil v dvajsetih letih prejšnjega stoletja UIC ustanovljen.

Mag. Peter Puhana je poudaril, da je energetska učinkovitost skupaj z varovanjem okolja in razvojnim potencialom železnice skupek, kateremu je treba nameniti veliko pozornosti. Zmanjševanje porabe energije na količino prepeljanega tovora ali na prepeljano število potnikov ni le naloga za zmanjševanje stroškov v boju za večjo konkurenčnost na transportnem trgu, temveč gre predvsem za izboljšanje učinka, boljše izrabo vložene ener-



Direktor raziskovalnega in tehničnega področja na UIC Gabriele Maffei.

gije in navsezadnje za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov ter negativnih posledic na okolje. Prav tukaj ne moremo mimo obvez, ki so si jih zadale članice EU, med njimi tudi Slovenija, s podpisom Kjotskega sporazuma. Železnice kot do okolja najprijaznejši prevoznik s svojimi prizadevanji pomembno prispevajo k izpolnjevanju ciljev evropske politike. Vsaka prihranjena kilovatna ura - zaradi tehnološko izpopolnjenih vozil in boljše organizacije prevoza - ter optimalna raba energije na objektih in napravah v železniškem prometu denimo pomenijo manjše emisije CO₂ in s tem seveda manjšo obremenitev za okolje.

Gabriele Maffei, direktor raziskovalnega in tehničnega področja na UIC, je poudaril, da je energetska

učinkovitost eden najpomembnejših dejavnikov, ki bodo zaznamovali prihodnji razvoj v železniškem prometu. Raziskave v svetu gredo v več smeri. Junji Kawasaki iz Japonske je, na primer, predstavil japonski potniški motornik na gorivne celice, Edward Hall iz General Electrica ameriško hibridno lokomotivo. Ruski predavatelj je po brezžični povezavi z Moskvo predstavil uporabo zemeljskega plina kot pogonskega goriva za lokomotive. Poleg tega so bili seveda predstavljeni tudi številni projekti, katerih skupni cilj je zmanjševanje specifične porabe energije in s tem zmanjševanje obremenitve okolja.

Tudi Slovenske železnice si zelo prizadevajo za bolj učinkovito rabo energije. Poslovna enota vleka je

vkjučena v več projektov, ki jih podpira evropska komisija in delujejo pod okriljem UIC. Za naš prispevek na tem področju nas druge evropske železniške uprave zelo cenijo in nam dajejo vse priznanje za trud. Joachim Kettner iz Deutsche Bahna, predsedujoči konferenci, je povedal, da letni stroški za energijo nemških železnic presegajo eno milijardo evrov. Prav zaradi visokih stroškov je družba že leta 1993 oblikovala program, po katerem naj bi zmanjšali specifično porabo ter s tem tudi emisije toplogrednih plinov za 25 odstotkov glede na leto 1990.

Tudi na Slovenskih železnicah je strošek energije eden pomembnejših v bilanci podjetja. Danes znaša povprečna poraba energije na tono tovora na sto kilometrov približno 5,2 kilovatne ure pri električni vleki, kar nas uvršča med uspešnejše v evropskem merilu, vseeno pa nameravamo porabo energije še bolj nadzorovati. Slej ko prej pričakujemo, da se bodo hitrosti na naših progah povečale, to pa zahteva dodatno energijo, ki jo bo treba čim bolj racionalno porabiti. Železnice, ki so varen in do okolja prijazen način transporta, bodo v prihodnosti vsekakor igrale še večjo vlogo v evropski logistični verigi. Tega bi se vsekakor morali zavedati tudi tisti, ki krojijo politiko v naši državi. Prav v zvezi s tem je bilo posebej zanimivo slišati Cliffa Perryja, člana uprave irskih železnic, ko je ob koncu konferen- ce dejal: »Priznam, tudi jaz sem grešil in nekoč gledal železnice le kot ekonomsko nekoristnega in okorelega mastodonta. Danes sem ponosen, da lahko sodelujem v železniškem procesu, kajti šele ko se zavedamo, kako uničujemo okolje, v katerem živimo in od katerega smo popolnoma odvisni, lahko vidimo, koliko prijaznejše do njega so železnice v primerjavi z drugimi načini transporta ...«



Cliff Perry ob simulatorju varčne vožnje.



Maketa hibridne dizelske lokomotive.



Energija in potniški vlaki (1)

Raba energije v železniškem potniškem prometu

Koliko električne energije pravzaprav porabijo potniški vlaki? Kateri vlaki pri nas so najvarčnejši? Kaj s tega stališča pomeni menjava dobrih starih gomulk z novimi desiroji? Bi bilo morda bolje nabaviti vagonne in moderne lokomotive? Glede na trditve, da je porabljena energija kar ena tretjina vseh stroškov v življenjski dobi vsakega elektromotornega vlaka, so našeta vprašanja pomembna pri odločitvah ob nabavi novih voznih sredstev.

V pričujočem sestavku bi rad na poljuden način prikazal nekaj dejstev, ki jih ugotavljamo z analizami podatkov o rabi električne energije, s števci, ki jih vgrajujemo v vlečna vozila, in

ki bodo verjetno zanimiva za večino, ki se ukvarjajo z vleko vlakov.

Kaj pomeni varčevanje z energijo

Na prvem mestu seveda zmanjševanje stroškov poslovanja. Stalen cilj vsakega dobrega gospodarja! Z zmanjšanjem specifične porabe za le nekaj odstotkov lahko prihranimo veliko denarja.

Varčevanje z energijo ima posebej v zadnjem času veliko večjo težo na področju energetike. Vemo, da je poraba energije večja iz dneva v dan, veliko je držav, ki s proizvodnjo energije niti približno ne zadostujejo svojim potrebam. Tam je energija še toliko bolj pomembna in draga.

Posebno mesto v tem procesu pa ima dogovorjeno znižanje emisij toplogrednih plinov. Kako je z emisijami toplogrednih plinov pri nas? Vsaka kilovatna ura (kWh) električne energije, proizvedene v Sloveniji, pomeni 0,446 kilograma ogljikovega dioksida! (vir: Inštitut M. Vidmarja za leto 2002)

Kaj pravi eno od poročil o varstvu okolja švicarskih železnic?

Švicarske državne železnice prepeljejo 28 odstotkov vsega tovora ter 16 odstotkov vseh potnikov, porabijo pa le 3,4 odstotka vse energije, ki jo porabi transportni sektor v državi. Za enega potnika, prepeljanega na razdalji sto kilometrov so leta 2006 porabili 9,6 kWh, kar je enako 1,1 litra

dizelskega goriva. Za transport ene tone tovora na enaki razdalji so porabili 6,7 kWh, kar po njihovem ustreza 0,7 litra dizelskega goriva. S tovornim prometom nadomestijo 25000 kamionov na dan. Leta 2006 so povečali energetske učinkovitost in zmanjšali porabo električne energije za tri odstotke. V svojih hidroelektrarnah in elektrarnah, v katerih imajo delež, proizvedejo 70 odstotkov električne energije za svoje potrebe. Tri četrtine vse energije porabijo za vleko vlakov ...

Kako ocenjevati kaj je ugodna raba energije

Še danes se v večini evropskih železniških uprav uporablja način prikaza porabe energije na BRTKM, kar je seveda precej





nenatančno in preveč splošno. Natančnejše merjenje porabe namreč kaže, da so porabe na potniških vlakih povsem drugačne kot na tovornih. To je pravzaprav povsem logično, saj so različne tudi hitrosti, mase in pospeški.

Specifična poraba potniških vlakov je neprimerno večja od tiste pri tovornih. To je dejstvo, ki mora biti povsem razumljivo, saj se potniški vlaki kar naprej ustavljajo in pospešujejo, njihove hitrosti so višje. Prav zato je pomembno, da porabo natančneje izmerimo in ugotovimo, kakšni vlaki so za prevoz potnikov najcenejši.

Pravzaprav bi nas moralo predvsem zanimati, koliko energije porabimo za prevoz potnika na neko razdaljo. In če hočemo to vrednost kar najbolj znižati, moramo vedeti, kaj vse na to vpliva.

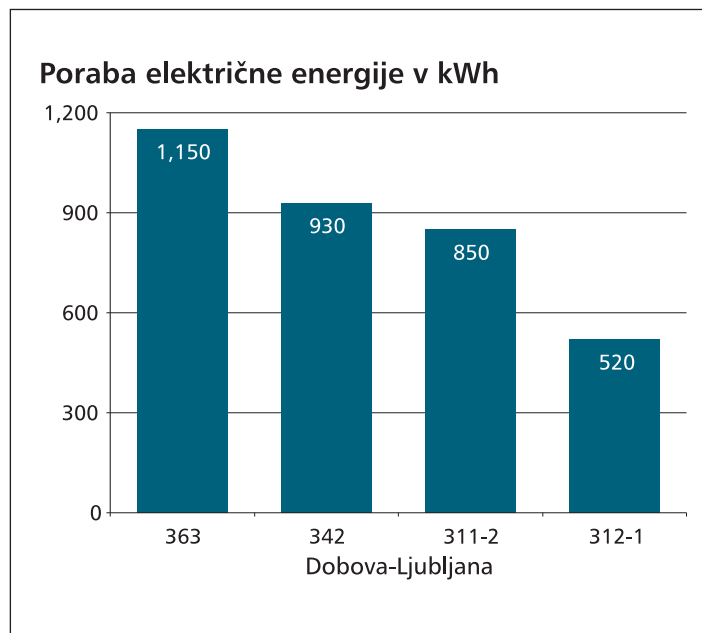
Najpomembnejša je seveda odločitev za izbiro najbolj primernega vlaka za neko relacijo ali področje. V Sloveniji se nikakor ne moremo enačiti s Švicco, na primer, kjer se vozi ogromno ljudi. Vlaki, sestavljeni iz desetih dvonadstropnih vagonov z okrog tisoč sedeži skupaj, ki so tam praviloma polni, bi se pri nas vozili praktično prazni in bi rabili energijo pravzaprav samo za prevoz "mrtve mase".

Klasični vlaki z vagoni in lokomotivo so praviloma energijsko zelo potratni. Seveda se ta slabost lahko kmalu izniči - pri zelo dolgih vlakih z veliko sedeži, na primer, se lastna masa kmalu zelo ugodno porazdeli na sedež.

Poraba električne energije v kWh

Graf prikazuje primerjavo med porabljenimi energijami po posameznih vrstah vlakov. Čeprav vlaki niso popolnoma enaki, vseeno kažejo, kaj je najbolj gospodarno. Lokomotivi 342 in 363 sta bili na vlaku 630, ki ima sicer dosti manj postankov kot vlaka 2252 in 2254, ki sta bila zajeta v prikazu za EMG 312-1 in 311-2. Je pa vlak 630 nekako

enakovreden, glede na to, da je bil v vseh opazovanih primerih sestavljen iz štirih vagonov. No ja, če bi imel enako število postankov kot 2252/4 bi bila razlika še nekaj večja.



Glavni dejavniki porabe energije

Zelo enostavno: masa, hitrost in pospeški so praviloma tisti, ki krojijo porabo energije. In kako lahko vplivamo na vse tri našete dejavnike?

Pri izdelavi predvsem z maso. Varčen vlak mora namreč imeti kar najmanjšo lastno maso na sedež. Hitrost in pospeški so "druga kategorija". O hitrosti se zavestno odločamo s svojo ponudbo, pospeški pa so predpisani z voznim redom, čeprav se jih da deloma obvladovati z načinom vožnje.

Lastna masa torej! Že tukaj se srečamo s težnjami uvajanja motorikov v potniški promet. Elektromotorni vlaki imajo neprimerno boljše razmerje lastne mase na sedež kot pa klasične garniture, vlečene z lokomotivami. Posebej to velja za območja, kot je Slovenija, kjer ne moremo govoriti o ogromnem številu potnikov. Logična izbira bi torej bila relativno majhni motorniki, ki se dajo spenjati in sestavljati po potrebah v potniškem prometu. Prav z energetskega

stališča je bila Siemens Desiro zelo dobra izbira za Slovenske železnice. Vlak je lahek in sreten. Morda je problem le v premajhnem številu le-teh. Če primerjamo lastno maso na sedež,

pride pri EMG 312-1, ki ima 99 ton in 190 sedežev, okrog 521 kilogramov na sedež. Gomulka, 311-2, z lastno maso 194 ton in 252 sedeži, je že bolj neugodna - 769 kilogramov na sedež. Poglejmo še "klasiko", s katero včasih nadomestimo manjkajoče EMG: vagon ima v povprečju 42 ton in 58 sedežev. Če vzamemo štiri vagonne in lokomotivo, pridemo do nesramno potratnih 1100 kilogramov in več na sedež. Odvisno seveda od priključene lokomotive in vrste vagonov. Kar za dvakrat več lastne mase na vsak sedež moramo torej zagotoviti energije pri klasiki, če to primerjamo s Siemens Desirojem.

Kaj pa hitri vlaki?

Pri hitrih vlakih je seveda vse dražje zaradi velikih hitrosti, ki jih dosegajo. Temu je prilagojena njihova konstrukcija in že zato je tudi masa večja. Udobje je sicer večje, čeprav danes ne moremo več reči, da je hitro potovanje tudi udobno. Število sedežev se nehno povečuje, potnikov je čedalje več. Opaziti je veliko povpraševanje po vlakih

TGV Duplex. Dvonadstropni TGV ima 516 sedežev, 8 vagonov in dve pogonski enoti. Lastna teža je okrog 380 ton, kar je 736 kilogramov na sedež. Drugače je pri Cisalpinu, ki je devetdelni in precej težji že zaradi dvo-sistemske tehnologije. Ima 498 ton in 475 sedežev. Več kakor tisoč kilogramov lastne mase na sedež! Za primerjavo še naš SŽ 310: 152 ton lastne mase in 166 sedežev. Malo čez 900 kilogramov na sedež.

Še to! Precej nerazumljiva se mi zdi odločitev avstrijskih železnic, da naročijo hitre vlake, sestavljene iz klasičnih vagonov in lokomotive, enake naši SŽ 541. Energetsko nedvomno zelo potratno in za moje pojme ne preveč dobra odločitev. In to v obilici odličnih hitrih vlakov v Evropi ...! Kakor koli, verjamem, da imajo dosti drugih razlogov za takšno odločitev in da bodo dražje obratovalne stroške energije nadomestili kje drugje.

Dvopodni vlaki in vagoni

Dvopodne vlake in vagonne vpeljujejo v promet praktično vsepovsod, kjer se srečujejo z naraščanjem potniškega prometa. Zmanjšanje lastne mase na sedež je znatno, stroški vzdrževanja pa se prav tako ne povečajo prav veliko.

Napredek tehnologije in zamenjava voznega parka

Med desirojem in gomulko je, jasno, ogromna razlika. Največja v tehnologiji pogonskih naprav, seveda pa tudi v počutju potnikov. Klimatizirani potniški oddelek je namreč danes že vsakdanjost. Takšne naprave so energetsko zelo potratne.

Tudi način regulacije je naprednejši. Moderni motorniki imajo na zalogi ogromno moči, sposobni so veliko večjih pospeškov, saj je regulacija vezna in zanjo skrbi elektronika. Strojevodje se morajo navaditi nove prakse za varčno vožnjo, saj je tako mogoče prihraniti okrog deset odstotkov električne energije.

Nadaljevanje prihodnjic

Na slovesni prireditvi v Erstfeldu je veliko zanimanje požel tudi muzejski vlak z lokomotivo »Linmat«, ki je pred 160 leti popeljala prvi vlak po švicarskem ozemlju.

125 let železnice čez St. Gotthard v Švici

Kljub zavidljivi starosti sodi železnica čez Šentgotard v Švici med najpomembnejše in najprometnejše proge osrednje Evrope. Kar 230 vlakov na dan zahteva vrhunsko opremo, zanesljiva vozila ter znanje in zbranost zaposlenih, ki skrbijo, da se »tranzitna kri Evrope« pretaka brez slehernega zastoja. Šteje vsaka minuta! Prometni infarkt pomeni milijonske izgube ter zastoj natančnega logističnega mehanizma številnih tovarn in podjetij, ki jih napaja ta železniška aorta. Da zahtevnih potnikov, ki bi na poti med Zürichom in Milanom besno gledali na uro in bentili čez železnico, niti ne omenjamo ...

Nekoč so tovorili, danes prevažajo

Dolini Reussa na severnem in Ticina na južnem pobočju mogočnega masiva pod St. Gotthardom še zdaleč nista bili tako nenaseljeni, kot bi si glede na njuno ozkost in nedostopnost, skoraj divjost, morebiti predstavljali. Od 13. stoletja naprej je tod proti Italiji vodila pomembna tovarniška pot in poštna zveza. Trgovsko blago so tovorili z mulami, konji in vozovi, pošto in popotnike pa so prevažali s hitrimi poštnimi kočijami. Kljub primitivnosti prevozov in težavnosti visokogorskega prelaza je bil promet živahen. Prebivalci pa so poleg skromne živinoreje živeli prav od prevozništvu in gostinskih storitev, ki so jih ponujali trudnim tovarnikom, popotnikom in postilijonom. Še preden je po Švici leta 1847 zdrdral prvi vlak in pokazal odlične prednosti, se je v glavah podjetnežev porodila zamisel, da bi po najugodnejši trasi speljali čezalpsko železnico. Do uresničitve pa so pretekla še desetletja razvoja in nešteto žolčnih debat in usklajevanj, saj so bili interesi

zelo veliki. Za dosego cilja je bilo treba zgraditi najdražje objekte – mostove, nasipe, galerije in predore. Izvrtani so v tako nemogočih terenih, da je bila gradnja tega vrhunskega podviga na meji izvedljivega. Zato pa jo še danes prištevajo med svetovna gradbeno čudesa 19. stoletja. Ozka dolina je terjala zapleten potek trase, po kateri bi se proga lahko postopno vzpela do prelaznega predora na nadmorski višini 1.151 metrov. Načrtovalci so namesto krajše, a strme in počasne zobate železnice izbrali traso z »blažjim« vzponom do 27 promilov in jo po dolini speljali skozi spiralne predore. Prav te podzemne umetnine pa so glavni razlog za kaotično doživljanje potovanja. Potnik v vlaku je kot kralj v premični kinodvorani in strmeče občuduje vse, kar tej gorski lepotici daje pečat izjemnosti. Proga je polna pionirskih tehničnih rešitev, ob katerih še danes zastaja dih v občudovanju nad mojstroviniami izpred 125 let. Ne more pa se znebiti občutka zmedenosti, ki ga povzroča nenehno spreminjanje nivojev in smeri, popestreno z nešteti objekti.

Navidezni kaos vrhunskega podviga

Edina stalnica je reka Reuss, ki tisočletja živahno klokoče globoko spodaj na dnu doline, ne meneč se za človeške gradbene vragolije. Kaj se namreč dogaja, da se motiv slikovite vasice Wassen, ki s cerkvico na vrhu grička pomeni enega najlepših pejzažev šentgotardske proge, kar trikrat pojavi pred presenečenimi očmi potnikov? Kako to, da je avtocesta na vitkih betonskih stebrih visoko zgoraj, že čez nekaj minut vožnje pa bi voznikom na njej skoraj lahko segli v roke? In kaj se je medtem zgodilo z dolgo kačo vlaka, ki je zdrvela mimo po progi navzdol? Nenadoma jo ugledamo spodaj, kako se skriva v predoru, katerega izhodni portal se nahaja na isti strani neba kot vhodni, le da več deset metrov nižje... Poleg železnice je tu spleten klobčič lokalnih cest, ki se jim je pridružila še avtocesta. Gneča v dolini je torej popolna! Šele ob pogledu na risbe, ki prikazujejo na videz kaotično, v bistvu pa zelo premišljeno pre-

pletanje dvotirne železnice čez prelaz Šentgotard, lahko zaslu-timo, kako virtuozno je spe-ljana. Največjo pozornost pri-tegne genialna zasnova proge s sedmimi spiralnimi predori. Na 29 kilometrov dolgi rela-ciji med postajama Erstfeld in Göschenen, na severni strani več kot 3.000 metrov visokega gorskega hrbta, proga premaga višinsko razliko 678 metrov. Zato so morali ročno zgraditi enajst mostov in enaindvajset predorov, od tega tri spiralne. Tudi proti jugu je spust skozi štiri spiralne in enajst navadnih predorov ter pet mostov vse prej kakor šala. Podatek, da so priključni progji z vsemi objekti vred zgradili v borih treh letih, se zato zdi skoraj neverjeten. V težkih alpskih razmerah je gradnja proge s pet-najst kilometrov dolgim, zloglas-nim predorom Gotthard, pome-nila vrhunski podvig.

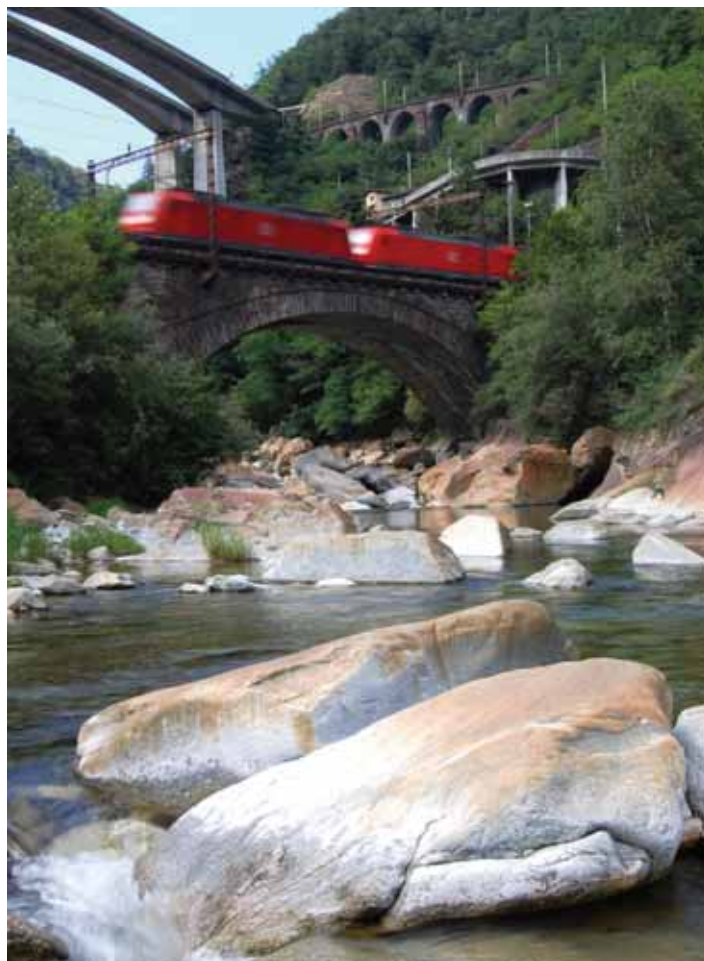
Mračna zgodba predora Gotthard

Zgodba predora Gotthard je zapi-sana na najmračnejših straneh zgodovine. Zloglasen je postal

po najvišjem številu smrtnih žrtev v zgodovini predorov. Zdi se, da je bila gradnja na veliko področ-jih ena sama polomija, začeni s podatkom, da je med devetlet-nim podzemnim garanjem živ-ljenje izgubilo kar 199 delavcev, več kakor 400 pa je utrpelo hude telesne poškodbe.

Preoptimistični začetek se je napovedal že ob podpisu izva-jalske pogodbe, saj se je inženir in gradbeni podjetnik Louis Favre obvezal, da bo predor za 56 milijonov frankov zgradil v osmih letih. Konkurenco je potolkel z najcenejšo ponudbo in najkrajšim rokom dograditve predora. Tuji konkurenti so ostrmeli in se obe-nem škodoželjno muzali ... pet-najst kilometrov dvotirnega pre-dora v osmih letih? S podpisom tvegane in neizprosne pogodbe ter plačilom kavcije osem mili-jonov frankov je bila nevidna zanka okoli podjetnikovega vratu nepreklicno nastavljena.

V jeseni 1872 so vrtalna dela stekla sprva le ročno. Razlika med načrtovanim in dejanskim napredovanjem pa je že v prvih mesecih pokazala, da se podjetje ne bo moglo držati rokov. Favre si ni belil las, saj je zaupal novim



K izjemni infrastrukturni dinamiki, ki bogati, ali pa ... kali naravno podobo doline Ticina, pripomore proga v treh nivojih in visoko pod nebo razpet mogočni avtocestni viadukt.

Šentgotardska železnica v številkah

Gradnja predora Gotthard: od leta 1872 do 1882

Gradnja priključnih prog: od leta 1879 do 1882

Število smrtnih žrtev med gradnjo predora in proge: 307

Strošek gradnje proge in predora: 227 milijonov tedanjih švicarskih frankov

Dolžina gorskega odseka proge (Erstfeld–Biasca): 132 km

Največji nagib: 28 ‰

Najvišja točka proge: 1.551,3 m nadmorske višine (v predoru Gotthard)

Največja hitrost vlakov na vzponu: 80 km/h

Največja hitrost vlakov v predoru Gotthard: 125 km/h

Največja hitrost vlakov na ravnini: 160 km/h

Najmočnejša el. lokomotiva, ki je vozila na progji:

Ae 8/14, moč 8,17 MW (vozila od l. 1939-1971)

Postaje in postajališča na relaciji Erstfeld–Biasca: 22

Predori: 7 spiralnih, 29 navadnih

Mostovi: 16

Zaščitni objekti in mreže proti plazovom: >1.900

Čas vožnje Zürich–Milano: 3h 30 min (z vlaki Eurocity in Cisalpino)

Povprečno število vlakov na dan: 230 (70 potniških, 160 tovornih)

Število potnikov na leto: 3,6 mio

Tovorni promet na leto: 17,3 mio ton

Rekordni prevoz tovora v 24 urah:

170.202 ton (19. oktobra 2000)

vrtalnim strojem in rušilni moči prav tedaj izumljenega dinamita. Datum dograditve pa se je čedalje bolj oddaljeval. Do velikih nesoglasij je prišlo tudi z direktorjem zasebne železnice Gotthardbahn mogotcem Alfredom Escherjem. Favre je začel priganjati. V napa-to so mu bili precizni geodeti, saj so med določanjem smeri morala obstati vsa dela. Ko pa so geodeti nekoč dokazali, da so rudarji na dolžini 200 metrov rova »zašli« kar za 15 metrov, je podjetnik moral popustiti. Delovne razmere so bile nemo-goče, higienske razmere v bara-karskih naseljih pa katastro-falne. Pri gradnji je sodelovalo nad deset tisoč delavcev, več-inoma Italijanov. Vladal je nered in umazanija, zato so se širile bolezni. Domala vsako posteljo v Göschenenu in Airolo so menjaje zasedali po trije delavci. Mezde so bile nizke, nastanitev, hrana

in pijača pa oderuško visoke. Pri skoraj stoodstotni vlagi so v treh osemurnih izmenah garali ob oljenkah in temperaturi nad 30 stopinj Celzija. »Vročee« je zato postajalo tudi pred predorom. Izbruhnila je stavka, ki so jo zatrli z ustrelitvijo štirih rudar-jev. V Airolo so se delavci sprli z domačini in jim požgali vas. Zaradi čedalje večjih zamud pa se je obup loteval tudi Escherja in Favra. Prvi se je bolan umaknil v ozadje in zapustil krmilo pod-jetja. Favre je delo nadaljeval pod hudim stresom, 19. julija 1879 pa so iz predora prinesli mrtvega ... Vse je šlo narobe. Zdelo se je, da predora ne bodo prevrtali nikoli.

Nov zagon je 28. februarja 1880 prinesel preboj. Pri spojitvi rovov je bilo odstopanje od idealne osi zelo majhno, navpično le za viši-no pesti, vodoravno pa za dolži-no stopala. Zabrnili so telegrafii:



Detajl poteka proge skozi spiralne predore pri slikoviti vasi Wassen.

»Gotthard je prevrtan!« Uspeh je odmeval doma in v tujini. V ozadju pa so prežali ogromni stroški, ki so podjetje pahnili v silne dolgove in stečaj. Predor je bil prevrtan z enoletno zamudo, stroški gradnje so narasli za deset milijonov. Favrovo podjetje je moralo v prvem polletju za vsak prekoračeni dan plačati pet tisoč frankov, zatem pa so se dnevni penali podvojili ...

Spektakularen spust na jug

Iz teme predora nas sprejme svetloba juga. Dolina na južni strani masiva je veliko bolj odprta in položna. Toda pogled na prostrano ravan, ki premore celo manjše letališče, je varljiv. Na poti k pravi nižini se sedaj vozimo le po obsežni, visoki »stopnici«. Vlak čedalje bolj vijuga med hribi in napovejo se nove vragolije. Dolina se zapre v težko prehodno ožino. Medtem ko se vlak poganja čez mostove, vožnjo tu in tam prekine tema krajšega predora. Na desni, globoko spodaj se hipoma prikaže proga, a vlak je že v spiralnem predoru, ki ga popelje prav tja, kjer so se pred nekaj trenutki v soncu zableščali srebrni trakovi. Zunaj smo, a treba se je spustiti še nižje. Sledita predorčka, nato pa vlak zapelje v še en spiralni predor.

Misleč, da je v Faidu »konec veselice«, se potniki nekoliko oddahnemo, a naš »intercity« brez postanka strmo zdrsne v dolino ... Ah, kaj dolino – grapo!, ki se tako zoži, da je tu prostora le za reko. Železnici so pot usekali v skale in izvrтали krajši predor. Spust vlaka je zaradi predorov in mostov spektakularen. Svetloba z druge strani pa odkrije nemara najbolj osupljivo podobo šentgotardske transverzale.

Ni časa za občudovanje, kajti zanimiv pogled že prekine spiralni predor Piano-Tondo, skozi katerega se vlak spusti v »prvo nadstropje« in se skozi še zadnji polžasti predor zapodi naravnost na kamnit most, razpet čez



Detajl stare poti v ozki dolini Reussa, po kateri se je nekoč odvijal tovarniški in poštni promet med severom in jugom.



Mula in lokomotiva. Ob 125-letnici proge je ta pomenljiva postavitev domiselno razstavljena v prometnem muzeju v Luzernu ter prepričljivo simbolizira preteklost in sedanost prevozov čez Šentgotard.

Ticino. Lokalna cesta je v nepopisni gneči komaj še našla pravo pot in se pod stebri vseh mogočih mostov in prepustov nemočno vije naprej. V »pritličju« smo. Vse se je odvijalo prehitro in šele pogled skozi okno razkrije pravo podobo. Vlak se s 140 kilometri na uro požene proti Biaschi in Bellinzoni, kjer bo na umirjeni ravnini do Milana časa za zbiranje raznovrstnih vtisov več kakor dovolj.

Uspeh in praznovanje

Šentgotardsko železnico so odprli 25. maja, promet pa je redno stekel 1. junija 1882. Obseg prepeljanega blaga in potnikov sta že v prvih letih daleč preseгла najbolj optimistična pričakovanja. Do leta 1904 so dogradili še drugi tir in leta 1922 progo popolnoma elektrificirali. Na njej so se preizkusile najmočnejše parne in električne lokomotive na svetu. Šentgotardska železnica je tehnično najsodobnejše opremljena. Vsak dan jo prevozi povprečno 70 potniških in 160 tovornih vlakov, ki vozijo po taktnem voznem redu. Vsi vlaki morajo voziti s hitrostjo 80 kilometrov na uro, kar je igrarča pri spustu in »garanje« s številnimi megawatti moči pri vzponu. Tej nalogi pa so kos zanesljive, močne švicarske in nemške lokomotive, ki večino tovorna prepelelje ponoči. Posebna skrb pa je namenjena tudi nenehnemu nadzoru in vzdrževanju proge, ki je ob taki gostoti prometa zelo zahtevno.

Jubilejno leto so SBB spretno izrabile za promocijo svoje najpomembnejše proge. Zvrstilo se je veliko zanimivih tehniško-kulturnih prireditev, ki so privabile na tisoče obiskovalcev. Po železnici pa so drdrali muzejski vlaki in podoživljali spomine na preteklost. Ponovno se je pokazalo, da se Švicarji dobro zavedajo, da pomeni železnica steber gospodarske, narodnostne in kulturne identitete naroda, zato jo nadvse cenijo.

Izlet z vlakom

Iz Hrastnika na Kum

To je izlet za dva izleta in ker vrh Kuma lahko prespimo, vsakega brez težav spremenimo v dvodnevno pohajanje. Saj gor in dol brez težav pridemo v enem dnevu, ampak kaj, ko so sončni zahodi s Kuma tako privlačni, da o prevetrenih jutrih, ko razgled z osrednjeslovenske gore sega daleč na vse strani, niti ne govorimo. Zato se na najrazlednejšo goro Posavskega hribovja po možnosti odpravimo v takih razmerah, ko mrč ne zastira daljav in se veter nerad ustavi. S severnikom okrepljen dan po dežju je kot nalašč, vendar je v tem času čedalje več podobno primernih dni, ko v dolinah ždi megla, medtem ko se višave kopljejo v soncu. Razgledi s Kuma segajo nadlje pozimi, ko nadvse prav pride toplo zavetje planinskega doma na vrhu.

S postaje krenemo po mostu čez potok Boben in zatem po mostu čez Savo ter levo, pri kažipotu za Kum desno, po cesti mimo industrijske prodajalne Steklarne Hrastnik in nad njo s ceste desno navkreber na označeno pot. Med vrtovi in mimo vodnega zbiralnika nadaljujemo navzgor, se vzpnemo v razloženo vas Župa in skozi jo nadaljujemo navkreber na Kum po odlično označeni poti. Z izhodišča hodimo **3 ure** ali malo manj.

Kum se dviguje dovolj na samem in malodane sredi Slovenije, zato je z njega imeniten razgled na vse strani, kolikor seveda dopušča (ne)prevetreno ozračje. Vrh Kuma, pravzaprav na dveh

vrhovih Kuma, stojita, na enem, cerkev sv. Neže, na drugem pa, na mestu nekdanje cerkve sv. Jošta, radiotelevizijski stolp. Po slednjem in po široko piramidasti obliki vrha spoznamo Kum celo z zelo oddaljenih razgledišč. Telekomunikacijski stolp je eden ključnih pri nas, zato je bil v času osamosvojitvene vojne pred šestnajstimi leti »deležen« raketiranja s strani JLA, ki pa se je končalo brez hujših posledic.

Širše območje Kuma je zaradi naravnih posebnosti, predvsem samosvojega rastlinstva in živalstva, razglašeno za **krajinski park**.

Sestop na ž. p. Zidani Most: Z vrha krenemo proti telekomunikacijskemu stolpu in ob ograji



Namesto cerkve sv. Jošta, ki je nekdaj stala na vzhodnem vrhu Kuma, pod njim kapela, na njenem mestu pa sega proti nebu radiotelevizijski stolp.

Potek poti: ž. p. Hrastnik 220 m–Župa–Kum 1220 m–Ključevica–Škratova dolina–ž. p. Zidani Most ali ž. p. Hrastnik 220 m–Župa–Kum 1220 m–Čebulova dolina–Završje–ž. p. Trbovlje
Trajanje: 5 ur
Dolžina: Okrog 14 km
Skupni vzpon: 1000 m
Proti lakoti in žeji: Vrh Kuma stoji planinski dom, ki je odprt vsak dan, razen četrta. V njem se ne le vzponu primerno okrepcamo z domačo hrano in razrešimo tekoče probleme, temveč lahko tudi prespimo. Specialiteti doma sta zbirka žganj z zelišči in kumljanski pršut, ki naj ljubitelje mesa ne preseneti, saj ni iz mesa. Kljub temu ne škodi niti mesojedcem, saj je jetrna klobasa več kakor primerna priloga zanj.
 Če sestopimo na ž. p. Zidani Most, nas na postaji ob morebitni lakoti razveseli prodajalna kruha in peciva.
Zemljevid: planinska karta Posavsko hribovje, zahodni del (1 : 50.000).

desno dol ter po označeni poti sledimo kažipotom za Zidani Most in Radeče oziroma Zagrad. Mimo samotnih kmetij Ključevica – pod hišo št. 3 gremo s ceste na pot tik ob skednju in po njej skozi gozd – se spustimo do križišča asfaltnih cest, kjer nadaljujemo naravnost dol in zatem pri hiši (Čimerno 7) zavijemo levo dol in se po Škratovi dolini in nato ob potoku spustimo v dolino Save. Reko prečkamo na povsem samosvoji način, s pomočjo »samotežne« žičnice in na drugi strani krenemo desno po makadamski cesti ob progi ter nato previdno ob njej naprej na ž. p. Zidani Most. S Kuma okrog **2 uri** hoje. Med spustom iz Škratove doline proti Savi v Suhem grabnu ugledamo več **ruševin mlinov**. Kljub imenu ozke dolinice je bilo v njenem spodnjem delu dovolj vode, da je gnala mlinske kamne v mlinih, ki jih danes pokopava tok časa in teža vase sesedajočih se zgradb.

Sestop na ž. p. Trbovlje: S Kuma se mimo cerkve spustimo nazaj do ceste in po njej do označenega odcepa, kjer zavijemo levo proti Trbovljam in Zagorju. Na naslednjem odcepu spet krenemo levo in se spustimo v Čebulovo dolino ter nadaljujemo po njej navzdol. Na označenem razcepu v spodnjem delu zavijemo proti Trbovljam in se spustimo do najnižje ležeče kmetije v dolini. Pri njej nadaljujemo levo skozi sadovnjak ali gremo mimo domačije in za

hišo št. 20 levo dol skozi sadovnjak, čez travnike in po stezi čez strma pobočja sestopimo v dolino Save. Po mostu gremo čez reko in za njim po stopnicah desno na ž. p. Trbovlje. S Kuma **2 uri** ali celo nekaj manj hoje.

Čebulova dolina je dobila ime po številnih samoniklih čebulnicah, ki se razcvetijo v spomladanskem času, kar je vsekakor namig za ponovni obisk teh krajev v pomladnem času, predvsem maja in junija.

Za izlet primeren vlak ob koncu tedna iz smeri Dobova odpelje z ž. p. Dobova ob 7.05, v Zidanem Mostu prestopimo in ob 8.00 izstopimo na ž. p. Hrastnik. Za vrnitev na ž. p. Trbovlje počakamo na vlak ob 16.35 in v Zidanem Mostu spet prestopimo oziroma po drugi različici sestopa tam počakamo na vlak ob 16.55.

Iz smeri Maribor ima vlak Pohorje, ki odpelje z mariborske železniške postaje ob 6.50, to lepotno napako, da ne ustavi na ž. p. Hrastnik, tako da izlet v tem primeru izhodimo v obratni smeti z ž. p. Zidani Most ali ž. p. Trbovlje. Ob vrnitvi z ž. p. Hrastnik se proti Zidanemu Mostu in v mariborsko smer odpeljemo ob 16.40.

Najprimernejši vlak iz smeri Ljubljana odpelje z ljubljanske železniške postaje ob 6.50 in se v Hrastniku ustavi ob 7.45. Ob vrnitvi na ž. p. Trbovlje počakamo na vlak ob 16.13 ali 17.13, na ž. p. Zidani Most pa ob 16.00 ali 17.00.

Saša Grošelj

Nepremičnine je treba ves čas »premikati«.

Potem se premaknejo. In obrestujejo.



Standardno uvodno vprašanje: kaj vas je pravzaprav pripeljalo na železnico?

Doma sem iz Ljubljane. Tako kot marsikateri železničar tudi sama izhajam iz železničarske družine. Z železnico se tako srečujem že od otroštva, saj sta bila oba dedka železničarja; eden od njiju je bil »šolski«, kot učitelj je bil zaposlen v tedanji Sekciji za promet Ljubljana, drugi pa je delal na Kajuhovi v Mostah. Za vedno mi bodo ostale v spominu počitnice v železniških naseljih Rovinj in Savudrija, kamor sem zelo rada zahajala z dedkom in babico. Navsezadnje pa stanujem blizu kamniške proge, in me mimovozeči vlaki ves čas opozarjajo na železnico.

Po končani Ekonomski fakulteti v Ljubljani sem se zaposlila v nekem zasebnem podjetju, kjer sem si pridobila prvo konkretno znanje o trženju in pospeševanju prodaje proizvodov. Na Slovenskih železnicah sem se zaposlila v začetku leta 1998 kot referentka za trženje nepremičnin v takratnem področju Nepremičnine. Od leta 2002 pa sem vodja oddelka za trženje nepremičnin v isti organizacijski enoti. Delo v trženju je izredno zanimivo, raznoliko in dinamično, in ga opravljam z zares velikim veseljem.

S čim vse se ukvarja vodja oddelka?

Moja temeljna naloga je trženje nepremičnin predvsem za poslovni namen. V najem oddajamo proste poslovne prostore, zemljišča, površine na nadvozih in drugih objektih javne želez-

niške infrastrukture ter prostore v postajnih poslopih v lasti države, ki jih železnica bodisi ne potrebuje bodisi ne uporablja za opravljanje svoje temeljne dejavnosti. Hkrati tržimo tudi vse nepremičnine v lasti Slovenskih železnic, kot so skladišča, poslovni objekti, zemljišča, samski domovi ... Trženje nepremičnin javne železniške infrastrukture in postajnih objektov opravljamo na podlagi pogodbe o izvajanju trženja, ki jo vsako leto posebej sklenemo z državo, kot lastnico javne železniške infrastrukture in postajnih poslopij. Naša naloga je tudi oddajanje prostih površin za postavitve oglasnih panojev, reklamnih napisov in svetlobnih vitrin na železniškem območju.

Pri delu smo še posebej pozorni na to, da v naših prostorih zagotavljamo primerno in pestro ponudbo trgovskih, gostinskih in drugih storitev ne le našim potnikom, temveč tudi drugim mimoidočim. Tako predvsem na manjših oziroma manj frekventnih postajah, kjer opravljanje gostinske dejavnosti pač ne bi bilo rentabilno, v samopostrežnih avtomatih ponujamo potnikom tople in hladne napitke ter prigrizke.

Ponudba o prostih nepremičninah je med drugim objavljena tudi na spletni strani Slovenskih železnic, menim pa, da bi bila primerna tudi za objavo v Novi progji.

Kolikšno pa je sicer povpraševanje po železniških nepremičninah?

Povpraševanje po najemu naših nepremičnin je razmeroma

dobro, vendar v zadnjih letih opažamo, da nekoliko upada. Po eni strani gre to pripisati predvsem večji konkurenčni ponudbi, po drugi strani pa nezadovoljivemu vzdrževanju lastnih nepremičnin, kar je največkrat seveda posledica omejenih finančnih sredstev. Zelo veliko je povpraševanje po velikih skladiščnih halah, s katerimi pa železnica trenutno žal ne razpolaga. Gradnja predvidenega logističnega centra v Mostah bo brez dvoma široko odprla tudi to možnost, saj bomo s tem privabili marsikatero potencialno stranko za prevoz po železnici.

Največje zanimanje za najem nepremičnin je še vedno v ljubljanski regiji in njeni okolici, sledijo ji gorenjska, pa štajerska, dolenska in primorska regija.

Gotovo vlada tudi povpraševanje po najemu oglaševalnih površin; katere vrste oglaševanja ponujamo železničarji?

Kot sem že omenila, v oddelku za trženje oddajamo zemljišča, ograje nadvozov in pročelja objektov tudi za namene oglaševanja – to so oglasni panoji, tako imenovani jumbo panoji, osvetljene vitrine, usmerjevalne table ... Oglasne površine na železniških nadvozih običajno oddajamo podjetjem, ki se profesionalno ukvarjajo s trženjem oglasnih površin. Na nepremičninah javne železniške infrastrukture, postajnih objektih in objektih Holdinga Slovenske železnice imamo postavljenih prek 250 oglasnih panojev in vitrin. Zelo pomembno je tudi oglaševanje na vlakih, ki pa sodi na področje potniškega prometa.

Podjetja, ki gledajo dolgočasno, čedalje bolj vlagajo v izobraževanje in dodatno izpopolnjevanje svojih zaposlenih.

Zakon o nepremičninskem posredovanju določa specifične zahteve po strokovni izobrazbi s področja poslovanja z nepremičninami. Zaradi tega in tudi zaradi potreb pri vsako-

dnevem delu sem se prijavila na dodatno izobraževanje za nepremičninskega posrednika. Junija 2005 sem na Ministrstvu za okolje in prostor opravila izpit za opravljanje poslov nepremičninskega posredovanja in maja 2006 pridobila licenco za opravljanje poslov nepremičninskega posredovanja. Pridobitev takšne licence je namreč nujni formalni pogoj za opravljanje nepremičninskih poslov in dodatni vir znanja, ki ga poglobljamo tudi z vsakoletnimi seminarji z nepremičninskega področja.

Novo znanje in nove izkušnje tujih strokovnjakov pa se nam v veliki meri ponujajo tudi na specializiranih sejmih, med katerimi kaže najbolj poudariti muenchenski sejem Expo Real, ki je eden največjih evropskih sejmov gospodarskih nepremičnin; z njegovimi razsežnostmi, pa tudi s pomenom, se lahko na tem področju primerja le še sejemska prireditelva Mimip v Cannesu. Žal pa se tovrstnih strokovnih prireditev morebiti premalo udeležujemo.

Kaj bi bilo na področju trženja še mogoče napraviti?

Lani smo kot eno izmed prvih podjetij v Sloveniji začeli izvajati projekt računalniške aplikacije modula SAP nepremičnin, ki nam omogoča celovit pregled baze vseh nepremičnin Holdinga Slovenske železnice, informacije o njihovi zasedenosti, opis namembnosti, baze najemnih pogodb, podporo za avtomatično izstavljanje računov in podobno, česar dosedanja informacijski sistem ni omogočal. To nam v prihodnje odpira možnosti bistveno učinkovitejšega dela, kar pa je seveda le eden od predpogojev za dobro delo.

Na nekaterih postajnih peronih bi lahko postavili še nekaj vitrin, namenjenih oglaševanju, ter v čakalnicah postajnih objektov oddali oglasne prostore za postavitev oglasnih vitrin, v objektih železniških postaj pa bomo skušali zagotoviti tudi dodatno ponudbo.

V sodelovanju s področjem

tovornega prometa moramo začeti z intenzivnejšim oddajanjem zemljišč in skladišč potencialnim strankam, ki prevažajo po železnici. S področjem za potniški in tovorni promet pa se bo treba skupaj dogovoriti o ponudbah, ki bi vsebovale tako imenovano paketno oglaševanje na nepremičninah in hkrati na potniških vlakih ter tovornih vagonih.

Obeta se nam ostra sprostitvev trga, pravzaprav je že tu. Se bo to dotaknilo tudi vašega področja dela?

Po direktivah Evropske unije in Zakonu o železniškem prometu je železniški transportni trg poslej odprt za tujo konkurenco. Po naših tirih lahko vozijo tudi druge železniške organizacije, kar bo zanesljivo imelo določen vpliv tudi na oglaševalskem področju. Predvidevam, da bodo želeli tuji operaterji oglaševati med drugim tudi na oglasnih panojih na naših zemljiščih in na območjih železniških postaj. Pričakujemo tudi povečanje povpraševanja poslovnih partnerjev – operaterjev, ki jim bodo naše nepremičnine – skladišča in pisarniški prostori – tako lokacijsko kot cenovno nedvomno privlačnejše od konkurenčnih.

Kaj pričakujete od novega Potniškega centra Ljubljana?

Ko govorimo o trženju nepremičnin na železnici, se seveda ne moremo izogniti projektu Potniškega centra Ljubljana, PCL-ju, ki bo na območje ljubljanske železniške postaje prinesel povsem novo dinamiko. Po eni strani pričakujemo določene spremembe v strukturi dosedanjih najemnikov, po drugi strani pa bo projekt brez dvoma dolgočasno vplival na oživitve tega območja, izboljšal bo podobo postajnega območja in neposredne okolice. Prepričana sem, da bo projekt pozitivno vplival na naše poslovanje. Zazidalni načrt, ki je bil lani sprejet na Mestni občini Ljubljana, poleg

gradnje PCL-ja na zahodnem delu zemljišča predvideva še prostorsko ureditev na preostalem območju vse do Šmartinske ceste, kar bo v prihodnjih letih bistveno spremenilo podobo tega prostorskega kareja.

Takšne usmeritve urejanja železniških postaj so v evropskem prostoru čedalje bolj pogoste. Omenimo naj že uspešno izvedene projekte na večjih železniških postajah, kakršne so Leipzig, Budimpešta, Utrecht ..., in še bi lahko naštevali. Želim si, da bi kak podoben projekt uresničili tudi na kateri od naših večjih postaj, saj bi lahko tako iztržili praviloma slabo izrabljene površine na postajnih območjih, s čimer bi lažje in predvsem utemeljeno privabili ne le oglaševalce in najemnike, pač pa tudi potnike, ki se, žal, čedalje bolj odvajajo uporabe železniških storitev.

Menim, da za vzdrževanje tako postajnih poslopij kot tudi drugih objektov v njihovi neposredni bližini še vedno namenjamo premalo denarnih sredstev. S tem ostajajo železniške postaje in pripadajoči objekti, kljub nekaterim zelo dobrim lokacijam, na katerih stojijo, premalo privlačni za potencialne investente.

Kaj pa v tistih trenutkih prostega časa, ko Saša Grošelj postane »premičnina«?

Zelo rada hodim v hribe, Kranjska Gora je lepa pozimi in poleti – pozimi je seveda na vrsti smučarija, poleti pa planinski izleti, za katere je tam okoli zares obilo možnosti. Vrščič, Ciprnik, Tromeja ... Prav v visokogorje sicer ne hodimo, čeprav je Mojstrovka moja velika in pravič skrita želja; že kar nekaj let se ukvarjamo s tem »projektom«, a se vsakokrat neke zalomi. Ampak nekoč bo, vem, da bo! Rada imam tudi morje, predvsem otoke.

Zanimivo, opažam, da mi postaja narava z leti vse bližja, nekako bolj polno jo občutim. Ne vem, morda to res pride z leti, morda. A je kljub temu čudovito ...



Tri General Electric lokomotive AC4400CW s po 4.400 konjskih moči vlečejo vlak s premogom. Na vsakem vagonu je 100 ton premoga, v vlaku pa je običajno 90 do 120 vagonov, skupaj torej 14.000 ton in 3 kilometre dolžine.



Kontejnernski vlaki so eni od najpogostejših, ki jih srečamo. Zabajniki so običajno naloženi v dve vrsti in višino, razen na redkih progah, kjer profil proge tega ne dopušča. Tak vlak prevaža do 250 zabojnikov.



Mešani tovorni vlak družbe Canadian National zapušča glavno postajo v Torontu. Ta družba je postala ena od šestih največjih v Severni Ameriki, njene proge pa segajo tudi globoko na jug, v sredino ZDA, nekaj, kar je bilo še pred četrto stoletja praktično nepredstavljivo.



Največja in najmočnejša parna lokomotiva, ki so jo kdaj koli izdelali je bila Big Boy železniške družbe Union Pacific. 25 lokomotiv, dolgih 42 metrov in težkih 350 ton, z osnim pritiskom 32 ton in največjo hitrostjo 120 kilometrov na uro so izdelali v letih 1941 do 1945. Zmogle so vleči do 3.600 ton težke vlake v vzponu z 11 promili nagiba. Zadnja od teh lokomotiv je bila upokojena leta 1962, ohranjenih pa jih je 8.



Kretnice na glavnih progah so daljinsko krmiljene, včasih tudi na tisoče kilometrov daleč, postaje in izogibašča pa nezasedena, zato je zanesljivost delovanja zelo pomembna. Ogrevalne naprave za kretnice so tako neprimerno večje in močnejše od naših.



Primestni vlaki družbe GO Transit iz Toronta v Kanadi, z značilnimi vagoni s presekanimi končnicami, počivajo med prometnimi konicami. Sedem prog pokriva širše območje Toronta z več kot 5 milijoni prebivalcev.



Družba Metra skrbi za primestni potniški promet v širšem Čikagu, oziroma megapolisu, imenovanem Chicagoland, ki se razprostira od Wisconsina preko Illinoisa do Indiane in ima prek devet milijonov prebivalcev. Večino vlakov na vseh 12 progah vlečejo oziroma potiskajo okrog 40 let stare GM potniške lokomotive F40PH s 3.000 konjskih moči.



Amtrak je državna družba, ki jo je ustanovil ameriški kongres leta 1971, da bi ohranil vsaj minimalni obseg potniških vlakov, ki so jih železniške družbe ukinjale zaradi velikih izgub. Maloštevni amtrakovi vlaki povezujejo enkrat na dan velika mesta, kot so New York, Boston, Washington, Chicago, Los Angeles, ali San Francisco, glavnina ameriških mest pa ostaja povsem brez potniškega prometa. Na sliki je postaja v Albanyju.



Wabco Motive Power MP40PH je ena od redkih vrst potniških lokomotiv v ZDA. Večinoma jih uporabljajo za vleko primestnih vlakov v Push pull (vleči-rini) režimu. Čikaška družba Metra počasi nadomešča z njimi svoje 40 in več let stare General Motorsove lokomotive FP40PH.

Ameriški utrinki

Med svojim marčevskim potovanjem po ZDA in Kanadi sem seveda tudi fotografiral tamkajšnje vlake. To ni vedno lahko, saj je dostop do tirov strogo prepovedan in kazniv, po terorističnem napadu na nebotičnike World Trade centra pa je policija zelo sumničava do vsakega fotografiranja vlakov. Kljub temu mi je uspelo posneti lepo zbirko fotografij, in drobec teh je objavljen tu.

Nekaj značilnosti ameriških vlakov, po katerih se razlikujejo od evropskih: velika dolžina, 120 in več vagonov ali 2 do 3 kilometre, velika teža - tudi do 14.000 ton, visok nakladalni profil - skoraj 7 metrov, osni pritiski do 32,5 tone, relativno majhne hitrosti, skoraj nič elektrificiranih prog in zelo malo potniških vlakov.



Ameriški železničarji niso pretirano občutljivi glede preobremenitve lokomotiv, zato taki prizori, ali celo plameni, ki se dvigajo iz izpuhov največkrat starih lokomotiv, niso tako redki. Dostikrat ena od vpetih treh, štirih, ali več lokomotiv odpove pred prihodom na končno postajo.

ŠOLA!



Zanesljiv in za žep neboleč recept!

V šolo se vozim z vlakom!

Idealno za osnovnošolce, dijake, vajence in študente:
mesečna ali letna šolska vozovnica.

Z letno vozovnico dijaki in študentje prihranijo štiri mesečne vozovnice!

Dodatne informacije o nakupu abonentskih vozovnic dobite na večjih železniških postajah, spletni strani www.slo-zeleznice.si in e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si.



Dragocen Kochov atlas s pregledom železniških prog po vsej Evropi, 1. izdaja leta 1894 v Berlinu, zadnja, 9. izdaja leta 1910 v Leipzigu. Na zemljevidu št. 74 sta na primer že vrisani progi v gradnji Kočevje - Brod Moravice in Novo mesto - Karlovac, od katerih je bila potem zaradi izbruha 1. svetovne vojne izvedena le slednja.