

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno
Novi vlak zabave med Ljubljano in BTC-jem
Z vlakom – bum! – v BTC City!

Potniški promet
Kdor prvi pride, prvi melje ...
29 evrov in podobne ponudbe

Tovorni promet
Doseženi rezultati oktobra
in v obdobju I-X/2005
Oktober in november boljša kot lani

Infrastruktura
Odprtje mednarodnega železniškega
mejnega prehoda Dobova

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



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



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

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 6. februarja. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. januarja.



Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge



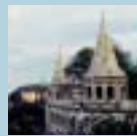
Aktualno

Tretjega decembra je med ljubljansko železniško postajo in BTC-jem začel voziti vlak, ki ponuja enostavno, hitro in poceni možnost potovanja v »nakupovalno Meko« naše prestolnice.



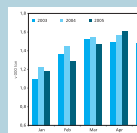
Aktualno

Minila je že dvaindvajseta tekmovalna sezona v okviru tradicionalnega tekmovanja Slovenskih železnic za Naj postajo. Tokrat sta na vrhu Ljubljana in Novo mesto.



Potniški promet

Zakaj bi sedeli doma, če se lahko za relativno malo denarja odpravite na obisk k sosedom ali celo dlje? Od 11. decembra naprej so tudi potnikom iz Slovenije na razpolago nizkocenovne ponudbe.



Tovorni promet

Letošnji oktober je bil za naš tovorni promet nekakšna prelomnica. Naši vlaki so prepeljali kar 1,66 milijona ton blaga. Ta številka pomeni največjo mesečno količino vse od leta 1991.



Infrastruktura

V torek, 6. decembra, je bil tudi uradno odprt popolnoma prenovljeni mednarodni železniški mejni prehod Dobova, na katerem veljajo poostrena šengenska pravila.



Intervju

Odkar je dr. Jože Jurkovič prevzel vodenje Slovenskih železnic, je minilo skorajda natančno pol leta. Zapraskali smo ga za oceno dela podjetja v tem obdobju.

2

4

7

10

12

14

Leto 2005 nam je prineslo marsikateri zanimiv, pozitiven, pa tudi malo manj pozitiven dogodek. Na prvem mestu je seveda treba omeniti oblikovanje novega posloводства, ki je v začetku junija prevzelo svoje naloge. Je že tako, da je železnica še vedno v številnih pogledih skorajda vojaški sistem, znotraj katerega mora »komanda« priti z vrha, tako da je bila postavitve novega posloводства že res nujna.

Naloga, ki je bila pred novim generalnim direktorjem in njegovimi tremi soprovodniki, nikakor ni bila lahka. Po lanskem pozitivnem poslovnem rezultatu so se pokazali tudi nekateri negativni dejavniki, ki so omogočili doseganje takšnega izida in ki se jih ne da več preprosto spregledati. Še dodatno pa so temperaturo dvigovale stavkovne dejavnosti dela sindikatov.

Leto je bilo torej pestro, a ne le v negativnem pogledu, prav nasprotno. Čez leto se je nabralo nemalo dogodkov, na katere smo lahko upravičeno ponosni. Z nadaljevanjem pogajanj o izbiri strateškega partnerja smo naredili korak bliže k uresničitvi obsežnega projekta Potniškega centra Ljubljana. Pomemben dosežek na infrastrukturnem področju je tudi odprtje nove mejne postaje v Dobovi, ki je prav gotovo še ne bi mogli občudovati brez zavzetega sodelovanja na različnih ravneh našega podjetja.

Vsaj v zadnjih mesecih leta smo lahko zadovoljni tudi s tovarnim prometom, kjer se krivulja počasi, a vztrajno obrača navzgor. Prvi korak v pravi smeri je bil narejen v sodelovanju z Luko Koper, kar se kaže tudi v konkretnih podatkih o prepeljanem tovoru. Seveda pa lahko od tovarnega prometa v prihodnje pričakujemo še več. Že naslednje leto bo na naše tire zapeljalo sto novih tovornih vagonov, pa tudi prve od večsistemskih lokomotiv. Prva od lokomotiv je sredi decembra že prispela v Ljubljano na preizkusne vožnje. Kaj več bomo o njej napisali v naslednji Novi progi.

Potniškega prometa se je dolga leta držala oznaka kroničnega izgubarja. Čedalje številnejši projekti doma in v tujini pa kažejo, da je lahko tirni promet tudi za potnike zelo zanimiv in ne nazadnje tudi medijsko odmeven. Naj omenim le novo povezavo z BTC-jem, novi EC vlak Plečnik ter številne ugodne cenovne ponudbe za obisk sosednjih držav.

Marsikaj pa se je letos dogajalo tudi na zakonodajnem področju. Mislim seveda na napoved spremembe železniške zakonodaje, ki naj bi upravljanje javne železniške infrastrukture prenesla nazaj na enotno organizirane Slovenske železnice. Z veseljem pa lahko zapišem, da kaže, da se je v državnih krogih utrdilo prepričanje, da je železnica pomemben del slovenskega gospodarstva, za katerega je treba tudi konkretno kaj storiti. Prometni minister je že večkrat javno napovedal, da bo do leta 2020 v obnovo železniške infrastrukture treba vložiti nič manj kot deset milijard evrov. Verjetno lahko v imenu vseh nas potrkam na les v upanju, da se bodo te napovedi uresničile in bo naša podhranjena infrastruktura postopno res postala dovolj zmogljiva za doseganje načrtov, ki jih nikakor ni malo.

Številka 5 na koncu aktualne letnice se torej že pošteno maje in pred vrati so božično-novoletni prazniki. V imenu vseh ustvarjalcev Nove proge vam želim, da bi jih preživeli tako, kot si sami želite. Novo leto naj vam prinese čim več zadovoljstva na vseh področjih. Nekoliko egoistično pa sami sebi želimo, da bi se še kdo od bralcev opogumil in s kakšnim zanimivim člankom potrkal na naša vrata. Na svidenje in na branje v letu 2006!

Novi vlak zabave med Ljubljano in BTC-jem

Z vlakom – bum! – v BTC City!

V soboto, 3. decembra, je med ljubljansko železniško postajo in BTC-jem začel voziti novi vlak, ki ponuja enostavno, hitro in poceni možnost potovanja v »nakupovalno Meko« naše prestolnice.

Nova povezava je sad sodelovanja podjetja BTC, d. d., in Slovenskih železnic, voziti pa je začel tako rekoč v pravem trenutku. V veselem decembru so namreč ceste in parkirišča »malega mesta velikih nakupov« popolnoma preobremenjena. Zato so se naši kolegi v potniškem prometu z veseljem odzvali pobudi vodstva BTC-ja in v precej kratkem času ponudili novo storitev, kakršne pri nas še ni bilo.

Garnitura vrste 713/715 v BTC in nazaj vozi trikrat na dan, razen ob nedeljah in praznikih, decembra pa vozi vsak dan. Z ljubljanskega kolodvora odpelje ob 9.05, ob 14.05 in ob 19.45. Iz BTC-ja nazaj proti središču mesta odpelje ob 9.35, ob 14.35 ter ob 22.15. Vlak v BTC-ju ustavi na novem



Predsednika uprave BTC Jožeta Mermala in generalnega direktorja SŽ, dr. Jožeta Jurkoviča, je na ljubljanskem kolodvoru pričakal kar Božiček.

postajališču BTC City, le nekaj metrov pred Vodnim mestom Atlantis in dober lučaj stran od drugih zanimivih točk BTC-ja. Cena povratnega potovanja je le 240 tolarjev, vsi imetniki abonentskih vozovnic in imetniki veljavnih dnevnih vozovnic, ki bodo z vlakom pripotovali do Ljubljane, pa se bodo do BTC-ja zapeljali brezplačno. Enako velja tudi za otroke do šestega leta.

Vsi potniki vlaka v BTC City pa se bodo lahko v Vodnem mestu Atlantis kopali kar za četrtno ceneje.

Oblikovanje tržno zanimive ponudbe pa je le ena stran projekta uvedbe nove povezave. Novi vlak pomeni tudi vzorec reševanja prometnih zagat na prometno zelo zahtevnem področju. Ne smemo pozabiti, da resolucija o slovenski pro-

metni politiki veliko pozornost namenja javnemu potniškemu prometu. Novi vlak pa lahko štejejo kot referenčni projekt pri uvajanju primestnih povezav v Ljubljani. Lahko zapišemo, da z njim Slovenske železnice dokazujemo, da smo sposobne dati pomemben delež pri urejanju javnega potniškega prometa v naši prestolnici. Tretja pomembna lastnost, ki jo prinaša nova povezava, pa je zunanost garniture, ki je tudi v ponedeljek, 5. decembra, pripeljala goste na predstavitevno vožnjo. Pobarvana je namreč v barvah BTC-ja in Atlantisa. Zunanost te garniture je še en korak v postopnem uveljavljanju naših vlakov kot medija za oglaševanje, kar je tudi v evropskem merilu relativna novost.

Nove povezave pa nikakor ne bi bilo mogoče vzpostaviti brez usklajenega sodelovanja področij infrastrukture, vleke in tovarnega prometa, ki so v kratkem času pripravila vse pogoje za vožnjo novega vlaka.

Novi vlak na postajališču BTC City.



Kongres RIMC

Do leta 2020 velika vlaganja v železnico

Razvoj železniškega omrežja je prednostna naloga slovenske prometne politike, žal pa težave z neizrabo evropskih sredstev še vedno ostajajo, je pokazala debata na drugem mednarodnem kongresu upravljavcev železniške infrastrukture RIMC v Mariboru. Kongres je ob 30-letnici Univerze v Mariboru organizirala mariborska Fakulteta za gradbeništvo.

Udeležilo se ga je okrog dvesto strokovnjakov iz devetih držav. Na njem je bila organizirana tudi zanimiva okrogla miza, na kateri se je dr. Jože Jurkovič »pomeril« z nekdanjim generalnim direktorjem Marjanom Rekarjem SŽ in nekdanjim direktorjem HŽ dr. Tomislavom Josipom Mlinaričem. Debata je tekla o različnih temah – od zadnjih stavkovnih dogajanj do načrtov v mednarodnem tovarnem prometu in razvoja infrastrukture za čezmejni promet.

Kongres je obiskal tudi prometni minister Janez Božič.

Povedal je, da naj bi v posodobitev železniškega omrežja postopno vložili več kakor 10 milijard evrov. Rezultat tako obsežnih naložb bo povečanje osne obremenitve na 22,5 tone in usposobitev prog za hitrosti do 160 kilometrov na uro. Ponovno je poudaril, da na ministrstvu pripravljajo pregled vseh potrebnih vlaganj v slovensko prometno infrastrukturo. Minister je odgovarjal tudi na vprašanja o novi zakonodaji in s tem povezani vlogi železniške agencije. Zagotovil je, da predlagana zakonodaja nikakor ne ukinja agencije – ravno nasprotno – agencija bo v skladu z evropskimi uredbami in direktivami dobila nekatere nove naloge. Prenos upravljanja infrastrukture na Slovenske železnice po Božičevih besedah pomeni samo razčiščevanje odnosov med prometnim ministrstvom, agencijo in železnico.

Na kongresu je bil predstavljen tudi predlog novega nacionalnega programa razvoja javne



Dr. Jože Jurkovič se je udeležil okrogle mize z naslovom Železnice – včeraj, danes, jutri.

železniške infrastrukture. Ta naj bi bil – v nasprotju s sedanjim, ki je le mrtva črka na papirju – bolj realno zastavljen. Najpomembnejše investicije do leta 2020 bodo drugi tir Koper-Divača, drugi tir med Mariborom in Šentiljem ter prva faza gradnje drugega tira

med Ljubljano in Jesenicami (med Ljubljano in Kranjem, s povezavo na brniško letališče). Predvidena je tudi zgraditev hitre proge od meje z Italijo skozi Ljubljano do Zidanega Mostu. Gradnja proti meji s Hrvaško pa naj bi se nadaljevala po letu 2020.

Z novim voznim redom proti gneči na potniških vlakih

Na nekaterih relacijah je na naših vlakih, posebej ob jutranji in popoldanski konici, velika gneča, zlasti ob ponedeljkih in petkih, kar dokazujejo tudi neredke pritožbe potnikov.

V zadnjem letu je prihajalo do največjega razkoraka med potrebami in ponudbo storitev za potnike, ki vsak dan potujejo v Ljubljano z gorenjske strani in iz Borovnice. Z novim voznim redom, ki je začel veljati 11. decembra, sta iz Borovnice v Ljubljano in nazaj začela zato voziti dva dodatna para vlakov. Na gorenjski progi prihaja do največjih zagat med Škofjo Loko in Ljubljano. Število potnikov na tej relaciji se je v zadnjih petih letih povečalo kar za 67 odstotkov, samo v zadnjih dveh letih za 33,2 odstotka. Na enotirni progi proti Gorenjski se vlaki lahko srečujejo zgolj na postajah, zato je na njej težje uvrščati dodatne

vlake. Kljub temu z novim voznim redom vozita dva nova vlaka. Pri voznih sredstvih je bilo nekaj manevrskega prostora le v drugačnem organiziranju rednega vzdrževanja voznih sredstev. Po novem tako predpisano vzdrževanje poteka predvsem v sredini tedna, ko je število potnikov manjše, ob petkih in ponedeljkih pa vozi po progah največje možno število voznih sredstev.

S takšnimi ukrepi, ki kolikor je največ mogoče izrabljajo organizacijske potenciale razpoložljivih prevoznih zmogljivosti, si v potniškem prometu prizadevajo tudi na gorenjski progi optimalno prilagoditi razpoložljive zmogljivosti potrebam potnikov, seveda ne na račun poslabšanja položaja potnikov na drugih progah. Poleg vlakov, predvidenih z voznim redom, bodo, kadar bo potrebno, vozili dodatni izredni vlaki.

Tekmovanje za Naj postajo

Minila je že dvaindvajseta tekmovalna sezona v okviru tradicionalnega tekmovanja Slovenskih železnic za Naj postajo. Območne ocenjevalne komisije iz Ljubljane, Maribora in Postojne so najprej obiskale in ocenile vse železniške postaje na območju Republike Slovenije, na podlagi njihovih izidov pa je svoje delo opravila še centralna komisija Slovenskih železnic in podala končno oceno. Tekmovanje je potekalo po že ustaljenih pravilih; v dveh skupinah oziroma v šestih podskupinah so se med sabo pomerile vse slovenske postaje. Spoštljiva številka dvaindvajset pove, da smo s takšno obliko tekmovanja, ki spodbuja zdrav tekmovalni duh med zaposlenimi na postajah, železničarji začeli prvi na Slovenskem, našemu zgledu pa so pozneje sledila mnoga slovenska podjetja in ustanove, med drugim tudi Turistična zveza Slovenije s svojo odmevno akcijo Moja dežela – lepa in gostoljubna.

Temeljni namen tekmovanja Slovenskih železnic za Naj postajo je bil jasen že takoj spočetka: s skupnimi prizadevanji doseči kar najvišjo stopnjo urejenosti, vzdrževanosti in čistoče naših železniških postaj. Hkrati pa smo začeli veliko pozornosti namenjati tudi drugim parametrom kakovosti, kot so prijaznost, poslovno obnašanje in urejenost železniškega osebja. Pomembno je namreč, da tekmovanje zajame prav vse

segmente železniškega prometa, s katerimi na takšen ali drugačen način pride v stik potnik. Zgledna urejenost in vzdrževanost naših postaj vsekakor pomeni tudi pomemben prispevek h kompleksni celostni podobi Slovenije. Izboljšanje in napredek sta iz leta v leto opaznejša. Žal pa sta dobra volja in pripravljenost neposredno odgovornih za urejenost postaj mnogo premalo; pozna se, da se racionalizacija sredstev na vseh ravneh poslovanja močno odraža tudi na tem področju.

Potek letošnjega tekmovanja.

Absolutni zmagovalac v skupini A je postaja Ljubljana, vendar le s pičlo prednostjo pred Rogatcem in Šentiljem, ki sta v svojih podskupinah zmagala že lani. Favoriziranemu Hodošu za zmago ni zmanjkalo veliko, prav tako kot tudi lanskemu absolutnemu zmagovalcu skupine B, Beltincem. Dolenjci (Grosuplje in Trebnje) in Korošci (Podvelka in Vuhred) tradicionalno solidni, Ljubljana Zalog vztraja v zlati sredini, Zidani Most pa je prav na skrajni meji. Blejci so se – že spet – komaj rešili izpada. Lani smo zapisali, da Divača in Prvačina rešujeta primorsko čast, a sta se letos svojemu poslanstvu očitno vzajemno odrekli; obe se namreč selita v skupino B, skupaj z njima pa tudi Ivančna Gorica.



Šefa nagrajenih postaj: Branko Čepek iz Ljubljane in Darko Povše iz Novega mesta (z leve).

V skupini B je, prvokrat, odkar tekmujemo za Naj postajo, zmagala postaja Novo mesto, in to z nadvse prepričljivim naskokom, saj je celo prebila mejo petstotih točk. Če bi šteli izide obeh skupin skupaj, bi bila absolutna zmagovalka. Murska Sobota in Središče ob Dravi se spet vračata v skupino A. Celje, Mirna Peč in Škofljica dobri, Maribor pa se, ob vseh težavah, ki ga pestijo, še dobro drži. Sredino lestvice zasedajo Črnomelj, Pragersko, Šentjur, Velenje in Rimske Toplice. Postojni se je po dolgem času uspelo rešiti zadnjega mesta v skupini, in ga je blagohotno prepustila Sevnici, medtem ko ga Bohinjska Bistrica ne prepusti nikomur ... Most na Soči je pred leti celo prejel Turistični nagelj, danes pa bolj

životari. In še dve graji: Hrpelje Kozina je bila vsa leta stalna članica skupine A, običajno celo med prvimi tremi, zdaj pa jo najdemo prav na začetku skupine B. Koper, nekdanja paradna postaja Slovenskih železnic, pa žal ni več niti senca same sebe.

Tradicionalno tekmovanje Slovenskih železnic za Naj postajo je vključeno tudi v odmevno akcijo Turistične zveze Slovenije z geslom Moja dežela – lepa in gostoljubna, v kateri se vsako leto med sabo pomerijo vsi slovenski kraji za naslov najbolj urejenega. Slovesna podelitev priznanj Turistične zveze Slovenije, ki jo vsako leto močno podprejo tudi sredstva obveščanja, je bila 15. novembra v Kulturnem centru v Rogaški Slatini.

Izidi tekmovanja za Naj postajo 2005

SKUPINA A						SKUPINA B						
I. podskupina		II. podskupina		III. podskupina		I. podskupina		II. podskupina		III. podskupina		
1.	Ljubljana	491,4	Rogatec	489,1	Šentilj	486,3	Novo mesto	501,9	Murska Sobota	466,7	Središče	468,3
2.	Grosuplje	473	Hodoš	485,4	Beltinci	481,7	Celje	446	Mirna Peč	451,4	Škofljica	456,2
3.	Trebnje	457,7	Ljubljana Zalog	469,9	Podvelka	455	Maribor	435,8	Lesce Bled	441,1	Ljutomer	446
4.	Zidani Most	403	Bled jezero	462	Vuhred	432,9	Črnomelj	428,8	Šentjur	434,3	Rimske Toplice	431,9
5.	Divača	391,9	Ivančna Gorica	458,8	Prvačina	429,6	Pragersko	403,8	Velenje	425,9	Volčja Draga	407,2
6.							Postojna	398,2	Semič	412,3	Laze	390,3
7.							Nova Gorica	396,3	Most na Soči	409,9	Hrpelje Kozina	388,2
8.							Sevnica	373	Koper	381,1	Škofja Loka	337
9.									Boh. Bistrica	374,5		

Sistem vodenja kakovosti Slovenskih železnic

Izteka se tretje
certifikacijsko obdobje

Zagotavljanje kakovosti storitev je ena najpomembnejših nalog Slovenskih železnic. Po vzoru dobre svetovne poslovne prakse je bil že leta 1997 vzpostavljen sistem vodenja kakovosti in pridobljen certifikat po zahtevah mednarodnega standarda ISO 9001. Mogoče je najboljši strniti rezultate s pregledom ocen, ki so bile pridobljene na podlagi rednih raziskav zadovoljstva uporabnikov. Slovenske železnice namreč že več kakor desetletje anketiramo uporabnike svojih storitev. Zadovoljstvo uporabnikov merimo z anketami, ki zajemajo več različ-

nih kriterijev. Ocene so od 1 (nezadovoljen) do 5 (v celoti zadovoljen). Cilj je zbrati 85 odstotkov ali več ocen 3, 4, in 5. Rezultati za potniški in tovorni promet, prikazani v tabeli, kažejo gibanja po letu 2000.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Potniški promet	77,08	77,57	-	78,74	79,55	80,18
Tovorni promet	-	88	86	92	-	89

Ocene zadovoljstva uporabnikov železniških storitev

Ocene v potniškem prometu so sicer nižje od zastavljenega cilja, vendar nenehno naraščajo. Anketiranje potnikov poteka na vlakih, torej v živo, potniki pa so na splošno bolj kritični kot uporabniki drugih dejavnosti. V tovornem prometu je ciljna ocena presežena, opazna pa so večja nihanja ocen. Tudi vzdrževanje infrastrukture je letos opravilo prvo ocenjevanje zadovoljstva uporabnikov svojih storitev in doseglo oceno 83 odstotkov.

Naš cilj je vse elemente kakovosti objektivizirati z določitvijo kazalnikov, ki jih načrtujemo in spremljamo. Zato smo letos prvič uporabili usklajene kazalnike poslovanja za vse ključne procese. Kazalniki so razdeljeni na štiri skupine (tržni, finančni, kadrovske in procesno/organizacijske). Na ta način so uravnovešeno pokrita vsa pomembna področja poslovanja. Ob polletju je bila opravljena systemska analiza in za vse kazalnike, ki so bistveno odstopali od zastavljenih ciljev, so skrbniki procesov načrtovali korektivne ukrepe za izboljšanje stanja. Stanje se izboljšuje, vendar letos ne bomo mogli v celoti odpraviti vseh vzrokov za negativna gibanja pri finančnih in procesnih kazalnikih. To upošteva tudi poslovni načrt za letošnje leto. Zlasti so pozornosti vredni kazalniki točnosti vlakov in motenj v prometu, ki so slabši od pričakovanih. Vzroki so v stanju infrastrukture in voznih sredstev. Izboljšati je treba organizacijo in koordinacijo vožnje vlakov za ublažitev težav, ki se pojavljajo. Tudi obseg prevoza zaostaja za načrtovanjem.

Druga kontrolna presoja sistema vodenja kakovosti, ki so jo novembra opravili presojevalci BVQI na območju Ljubljane in Celja, je pokazala zadovoljivo izvajanje sistema. Upoštevala je vse ukrepe, ki so bili sprejeti za obvladovanje odstopanj, ki jih kažejo kazalniki poslovanja. Ta, zadnja presoja v tem ciklusu je nakazala tudi potrebo po nadaljnjem razvoju s poudarkom na krepitvi vloge skrbnikov procesov in overjanju učinkovitosti in uspešnosti korektivnih ukrepov. Pripravljen je program korektivnih ukrepov, ki ga bodo uresničevale organizacijske enote.

Naš pogled pa mora biti usmerjen naprej. V naslednjem letu bomo opravili recertifikacijo sistema vodenja kakovosti in začeli četrto certifikacijsko obdobje. To je priložnost za ponovni pregled vseh procesov in dokumentov in sprejem ukrepov za nadaljnji napredek sistema vodenja kakovosti. Hkrati začinjamo obdobje uresničevanja prenovljenega strateškega načrta, ki naj bi do leta 2010 omogočil, da Slovenske železnice dosežejo eno od stopenj poslovne odličnosti.





V Italijo le po globalnih cenah

O globalnih cenah smo v Novi progji že pisali. Če na kratko ponovimo, gre za sistem cen, ki je nekakšna protiutež klasičnemu sistemu cen, kakršnega poznamo v obliki mednarodne tarife TCV ali notranje tarife ST.

Pri klasičnem sistemu cen je podlaga za izračun cene kilometrska razdalja in cena velja za posamezno kilometrsko cono. Temu potem sledijo še različne ponudbe, ki so pravzaprav popusti, izraženi v odstotkih od izhodiščne oziroma redne cene. Pri globalnih cenah, ki jih pogosto imenujejo tudi tržne cene (angl. »market price«), pa so cene različne po relacijah, pri tem pa je osnovna cena določena na podlagi znanih stroškov in kakovosti prevozne ponudbe ter tržne cene, ki jo uravnava in sprejema trg prevoznih storitev. Pomembno izhodišče so ne nazadnje predvsem cene konkurenčnih prevoznikov, kot sta cestni in letalski promet. Globalne in »klasične« cene se razlikujejo tudi po sistemu delitve in obračuna prihodka med udeleženci v prevozu. Delitev prihodka pri globalnih cenah temelji na odstotku glede na kilometrske deleže posameznih prevoznikov v mednarodnem prometu. Bistveno je, da se vozovnice prodajajo z rezervacijskim sistemom in je zato v vsakem trenutku razviden dejanski obseg dela oziroma prodaje po posameznem vlaku in ponudbi ter s tem tudi prihodki in deleži

sodelujočih prevoznikov.

Glavni argumenti za uvedbo globalnih cen so večja konkurenčnost in prilagodljivost ponudbe ter bolj učinkovita analiza rezultatov. Po drugi strani pa sistem globalnih cen zahteva, da se pri nakupu vozovnice natančno opredelijo relacija potovanja, številka vlaka in datum potovanja ter izbira cenovne ponudbe. Zato so sistemu globalnih cen izrazito naklonjene določene železniške uprave, kot na primer Francija, Španija ali Italija. V teh državah so tokovi potnikov v daljinskem prometu bolj izrazito izraženi po koridorjih. Prav tako sistem globalnih cen uporabljajo tudi zasebna železniška podjetja ali marketinške skupine, kot na primer Thalys in City Night Line. Na drugi strani pa Nemške železnice v tem trenutku v večini niso naklonjene sistemu globalnih cen, predvsem zaradi zelo prepletene mreže tokov potnikov, pri čemer je tudi delež tranzita zelo velik.

Italijanski železniški prevoznik Trenitalia je z novim voznim redom zelo povečal paleto globalnih cen v notranjem in mednarodnem prometu. V mednarodnem prometu so globalne cene v veljavi skoraj v celoti na vseh pomembnejših mednarodnih povezavah. Pri tem ima vsaka linija tudi svoje tržno ime. Vlaki med Avstrijo in Italijo skozi Trbiž se imenujejo Allegro, vlaki proti Nemčiji, čez Brenner, so vlaki

Brennero, in podobno.

Vsi mednarodni vlaki med Slovenijo in Italijo od 11. decembra naprej vozijo po določilih ponudbe Villa Opicina. Tudi za te vlake bo v nadaljevanju določeno marketinško ime in opredeljena druga določila. Sicer pa v tej ponudbi poleg Trenitalie in SŽ sodelujejo še HŽ, MAV in CFR. Z uveljavitvijo voznega reda 2005/2006 veljajo torej pri vlakih 50/51 Casanova, 52/53 Goldoni in 240/241 Venezia za potovanje v Italijo in iz nje globalne cene. To pomeni, da je izdaja vozovnic za Italijo ali obratno mogoča le z rezervacijskim sistemom EPA. V tarifi je 27 različnih ponudb, ki se razlikujejo glede na upravičenca in s tem tudi po ceni. Poleg tega pa je del ponudb kontingiranih, kar pomeni, da veljajo le v določenih terminih oziroma se glede na termin potovanja razlikuje tudi cena. Redna cena v eni smeri od Ljubljane do Benetk velja za 2. razred 25 evrov, za starejše osebe pa 20 evrov. Je pa mogoče s pravočasno rezervacijo dobiti vozovnico tudi za 15 evrov. Pri tem je treba omeniti, da je v sistemu poskrbljeno tudi za imetnike vozovnic FIP, tako da te ugodnosti niso odpravljene. Za prodajo globalnih cen je nujna uporaba sistema EPA. Zato so v potniškem prometu vse leto potekale intenzivne priprave za povezavo sistema EPA z našim prodajnim sistemom SUPRA. S

tem se lahko globalne cene v celotni Evropi in tudi vse mednarodne rezervacije prodajajo na vseh mednarodnih blagajnah, ki imajo elektronsko prodajo vozovnic. To pomeni velik in zelo pomemben korak v procesu posodobitve odprave potnikov na Slovenskih železnicah. Brez te možnosti bi bila prodaja vozovnic v mednarodnem prometu izrazito okrnjena.

Ne glede na uvedbo globalnih cen pa se v prehodnem obdobju v celoti upošteva določilo o veljavnosti vozovnic v mednarodnem prometu. To pomeni, da »klasične« vozovnice TCV, izdane do 10. decembra 2005, veljajo še dva meseca tudi na vlakih proti Italiji. Prav tako pa na progah italijanskih železnic veljajo globalne cene tudi v notranjem prometu na večini vlakov v daljinskem prometu (Eurostar ES*, Inter City IC, Inter City Notte ICN). Uporaba tarife TCV pa je še dovoljena za regionalne vlake in določene vlake v daljinskem prometu. Zato je pri prodaji vozovnic za Italijo treba preveriti, s katerim vlakom potujete.

Uvedba globalnih cen je precejšen organizacijski zalogaj, saj je blagajniško in vlakospremno osebje treba opremiti z vsemi potrebnimi informacijami in navodili za prodajo. Ne gre le za pisna navodila, temveč tudi za posebej organizirano šolanje blagajniškega osebja za uporabo sistema EPA-SUPRA.

Kdor prvi pride, prvi melje ...

29 evrov in podobne ponudbe

Zakaj bi sedeli doma, če se lahko za relativno malo denarja odpravite na obisk k sosedom ali celo dlje? Od 11. decembra naprej so namreč tudi potnikom iz Slovenije na razpolago nizkocenovne ponudbe. Nič več ne bomo z zavistjo komentirali, zakaj v tujini lahko potujejo za 29 evrov, pri nas v Sloveniji pa ne. Zadeve seveda niso tako enostavne, kot se zdi na prvi pogled – z vsako tako ugodno ponudbo v mednarodnem prometu morajo namreč soglašati vsi prevozniki, ki sodelujejo v prevozu – in to pogosto ne gre čisto gladko. A ker vse nas konkurenca letalskih prevoznikov sili, da iščemo nove tržne prijeme, so tako privlačne cenovne ponudbe končno tudi na našem trgu.

Pa pojdimo po vrsti. Z novim voznim redom smo uvedli vlak EuroCity Jože Plečnik 100-101 Ljubljana-Praga, ki vozi po prevoznici poti Gradec-Linz-Češke Budejovice. Da bi vlak čim uspešneje uveljavili na trgu, smo se z avstrijskimi in češkimi železnicami dogovorili za uvedbo ponudbe Praga Spezial, ki bo na omenjenem vlaku veljala vse dni v letu od 11. decembra 2005 do 9. decembra 2006. Vozovnica Praga Spezial, ki jo lahko kupite za 2. razred, stane za relacijo Ljubljana-Praga le 29 evrov v tolarški protivrednosti. Otroci prav tako plačajo 29 evrov. Pri tej ponudbi ne veljajo nobeni dodatni popusti, število sedežev pa je omejeno. A ker je z rezervacijskim sistemom EPA mogoče sedeže rezervirati kar

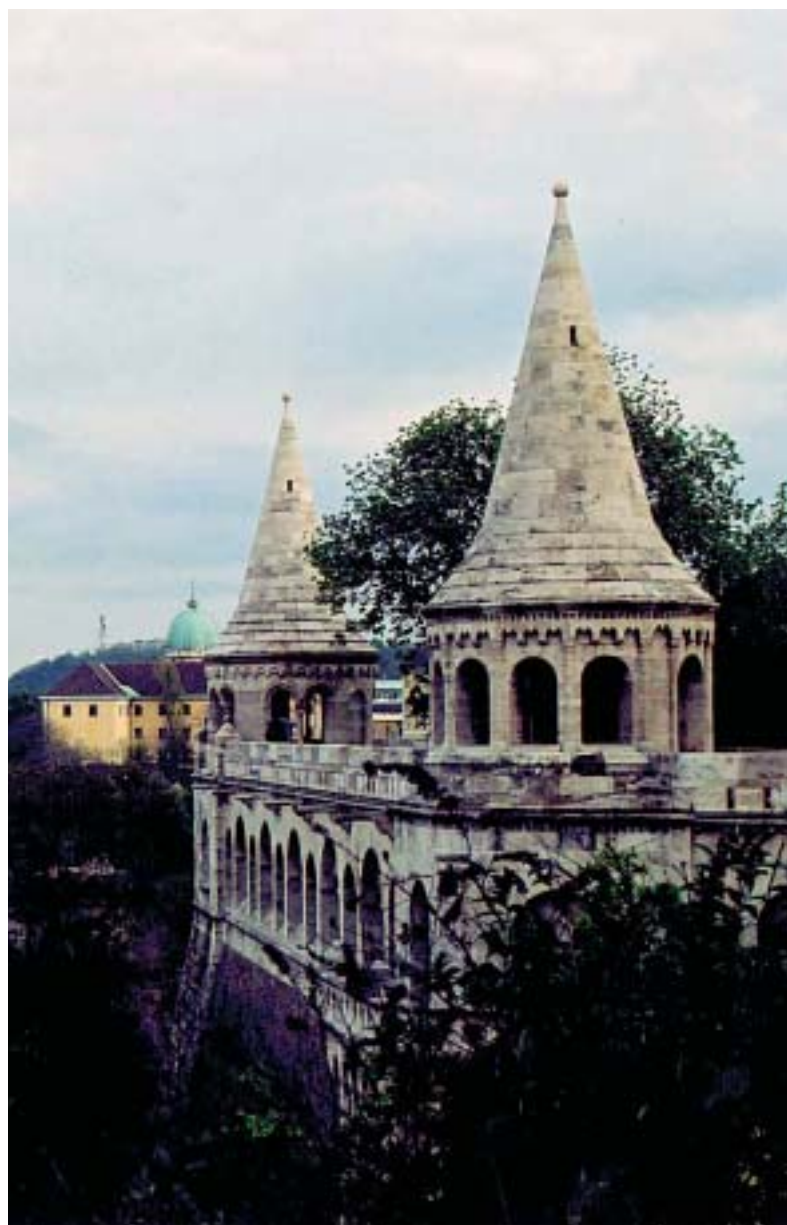
tri mesece vnaprej, za tiste, ki se bodo hitro odločili, seveda ne bo težav. Vsekakor pa kaže omeniti tudi, da te vozovnice v nobenem primeru ni mogoče kupiti kar na vlaku. Tisti, za katere bo vozovnic po tako nizki ceni že zmanjkalo, pa seveda lahko uporabijo druge tarifne ponudbe.

Vsi, ki bi si želeli potovati na Madžarsko z vlakom, imajo od 11. decembra naprej enkratno priložnost potovati veliko ceneje kakor doslej. Za potovanje z vlakom IC Citadella, ki vozi čez mejni prehod Hodoš, bo namreč treba za povratno vozovnico 2. razreda za relacijo Ljubljana-Budimpešta odšteti le 39 evrov v tolarški protivrednosti. Otroci plačajo le polovico cene. Mogoče je seveda tudi kupiti vozovnico za potovanje z omenjenim vlakom v eno smer – v tem primeru stane 29 evrov.

Veliko potnikov potuje tudi v Avstrijo, ki je po številu potovanj z vlakom iz Slovenije kot ciljna država na drugem mestu. Avstrija je pač blizu, turistično je zanimiva, gospodarske vezi so močne in tudi študentje se že pogosto odločajo za študij čez mejo. Obe upravi sta zato soglašali, da bi z novimi, privlačnimi tarifnimi ponudbami lahko Avstrijo še bolj približali povprečnemu potniku. Za obdobje od 11. decembra 2005 do 31. januarja 2006 smo se z avstrijskimi železnicami dogovorili o uvedbi posebej ugodne ponudbe Wien Spezial. Potniki, ki bodo v tem času obiskali Dunaj, bodo lahko potovali kar s 50-

odstotnim popustom, medtem ko je za otroke treba plačati le polovico cene za odrasle osebe. Wien Spezial je vozov-

nica za povratno potovanje v 2. razredu. Tisti, ki želijo doživeti Dunaj v prednovoletnem času – morda celo skupaj z



Ribiška trdnjava v Budimpešti

otroki – imajo torej enkratno priložnost. Nakup vozovnice Wien Spezial pa je lahko tudi privlačno novoletno darilo. Za zamudnike, za tiste, ki jih novoletna gneča ne zanima, in morda tudi tiste, ki bi radi obiskali kakšno razstavo ali kaj podobnega še v začetku prihodnjega leta, pa bo priložnost še januarja. Vsekakor je treba poudariti, da pri ponudbi Wien Spezial število sedežev ni omejeno, omejen je le rok veljavnosti ponudbe.

Wien Spezial pa ni edina nova ponudba za Avstrijo. Od 1. februarja 2006 naprej bo veljala tudi nova ponudba SparSchiene. Z njo bo mogoče na Dunaj potovati tudi po neverjetni ceni 29 evrov, v tolarški protivrednosti, in sicer z vlaki 150/151 EC Emona, 156/157 EC Zagreb in 158/159 EC Croatia. Cena velja za potovanje v eno smer v 2. razredu. Ker je število mest po tej ponudbi omejeno – čeprav

velja vse dni v letu – kaže upoštevati star slovenski pregovor: Kdor prvi pride, prvi melje. V poletnih mesecih bo ponudba razširjena še na vlak 1458/1459, ko bodo lahko potniki za le 39 evrov potovali tudi z ležalnikom avstrijskih železnic, in sicer na relacijah Koper-Ljubljana-Dunaj in Reka-Ljubljana-Dunaj. Enaka cena seveda velja tudi ob vrnitvi. Število ležišč po tako ugodnih cenah je omejeno.

Za 29 evrov lahko potujete tudi v Švico oziroma nazaj – z vlakom 414/415, ki vozi na relaciji Beograd-Zürich-Beograd. Če boste želeli nekaj več udobja, se boste morda odločili za potovanje v ležalniku ali spalniku. Tudi tovrstna nočna ponudba je potnikom na voljo po zelo dostopnih cenah: z ležalnikom boste lahko potovali že za 39 evrov, s spalnikom v kabini touriste za 59 evrov in v kabini double za 69 evrov. V te cene sta všteta prevoz z

vlakom in dodatek za ležalnik oziroma spalnik. Število sedežev, ležišč in postelj v spalniku po tako nizkih cenah je omejeno, zato se v takem primeru rezerviranje na daljši rok vsekakor lahko pokaže kot pametna poteza.

Nazadnje naj vas povabimo še v Benetke. Mnogim na drugih celinah je obiskati Benetke eden od sanjskih ciljev, v Sloveniji pa imamo to prednost, da se lahko do Benetk zapeljemo kar tako – za lep krajši izlet. Tudi na tej relaciji bodo potniki lahko potovali ceneje kakor doslej. Od 11. decembra naprej namreč na vseh vlakih v Italijo veljajo tako imenovane globalne cene. Za relacijo Ljubljana-Venezia Santa Lucia je za potovanje v 2. razredu treba plačati le 25 evrov, v tolarški protivrednosti seveda. Ker marsikdo ne ve, kaj naj si predstavlja pod pojmom globalna cena, naj povemo, da je glavna razlika v tem,

da so vozovnice po globalnih cenah vezane na relacijo, vlak in datum. To z drugimi besedami pomeni, da potnik kupi vozovnico za potovanje z vnaprej izbranim vlakom na vnaprej določen datum. Rezervacija sedeža je že všteta v ceno. Če si potnik premisli ali če iz kakršnega koli razloga ne more odpotovati, mora vozovnico zamenjati, saj mu, razen na izbranem vlakom, na drugem ne velja.

Za konec še opravičilo tistim, ki jih morda v članku moti navajanje cen v evrih. Cene v mednarodnem potniškem prometu so določene v evrih za celotno voznoredno obdobje vnaprej. Pri pisanju članka so bile torej cene v evrih že znane, tečaj evra, po katerem se bodo cene preračunavale v tolarje, pa še ne. Zato torej govorimo o evrih, vsi skupaj pa bomo do nadaljnega še vedno lepo plačevali s tolarji, našo domačo valuto.

Spremembe naročanja izkaznic SP-5, FIP in mednarodnih kuponov vozovnic

Poslovna enota potniški promet načrtuje prenovo celotnega sistema prodaje vozovnic in posodobitev plačilnega sistema. Poleg plačila z gotovino in s plačilnimi karticami smo letos uvedli možnost plačila z mobilnimi telefoni na terminalih Moneta in prodajo abonentskih vozovnic na 3 do 24 obrokov s storitvijo BanKredit. V prihodnjih letih bomo postopno prenovili ponudbe za redne potnike in tudi za železničarje, železniške upokojence ter njihove družinske člane. Da bi bilo za vse uporabnike vozovnic za leto 2006

naročanje čim bolj enostavno, smo poenotili obrazce za naročanje in uvedli enotno ceno 1.100 tolarjev za posamezno izkaznico SP-5, FIP ali mednarodno kuponov vozovnico.

Uporabniki vozovnic ugodnosti lahko že od 28. novembra 2005 naprej urejajo vozne ugodnosti na naslednjih postajah:

- Ljubljana, Škofja Loka, Kranj, Radovljica, Jesenice, Domžale, Jevnica, Litija, Zagorje, Trbovlje, Hrastnik, Zidani Most, Sevnica, Krško, Dobova, Borovnica, Postojna, Divača, Sežana, Koper,

Nova Gorica, Novo mesto, Novo mesto Center,

- Maribor, Celje, Maribor Tezno, Pragersko, Hajdina, Osluševci, Velika Nedelja, Slovenska Bistrica, Poljčane, Šmarje pri Jelšah,

- Murska Sobota, Ljutomer Mesto, Ormož,

- v agenciji Irena Zabusu, s. p., na Ptuj.

Naročilnica vozovnic ugodnosti SP-12 je na voljo na intranetni strani Slovenskih železnic, na naštetih postajah in v tokratni Novi progji. Prosimo vas, da se zunaj prometnih konic oglasite na eni izmed

naštetih postaj, kjer boste po opravljenih formalnostih in vplačilu prejeli tudi potrdilo o naročilu, na podlagi katerega boste na isti postaji prevzeli izkaznico oziroma vozovnico.

Vse te spremembe so podlaga za nadaljnje prenovne oziroma za uvedbo kartic za vožnje s popustom v prihodnjih letih. Te bodo veljale več kakor eno leto, kar bo poenostavilo vse postopke ter vam omogočilo prijetnejše nakup vozovnic.

Vse dodatne informacije lahko dobite na potniških blagajnah na navedenih postajah.

NAROČILNICA VOZNIH UGODNOSTI

I. Podatki nosilca pravice:

1. Priimek in ime _____ Personalna številka _____
2. Organizacijska enota zaposlitve _____
3. Na železnici od leta _____, upokojen leta _____, umrl leta _____
4. Izobrazba in delovno mesto _____

II. Podatki o naročilih za nosilca in družinske člane:

Ime in priimek	Rojstni datum	Št. SP-5	Št. FIP	Železnice za mednarodne kuponske vozovnice
Nosilec				
Partner*				
Otrok				
Otrok				
Otrok				
Otrok				

* Zakonec, izvenzakonski partner, vdovec/a

Članice združenja FIP: ATOC, BDŽ, BLS, CFARYM, CFL, CFR, CH, CIE, CP, ČD, DB AG, DSB, FS, GySEV, HŽ, JŽ, MAV, NIR, NS, NSB, ÖBB, PKP, RENFE, SBB, SNCB, SNCF, SP, VR, SLL, StL, ŽSR, VSU (BSB)

Št. mednarodne kuponske vozovnice	Oznaka železnice	Št. kupona	Oznaka železnice	Št. kupona	Oznaka železnice	Št. kupona

S svojim podpisom jamčim za resničnost navedenih podatkov in sem seznanjen-a, da bom materialno in kazensko odgovarjal-a, če se ugotovi, da so podatki neresnični.

Datum oddaje naročilnice: _____ Podpis nosilca pravice: _____

Naročilo posredovala žel. postaja: _____ Datumski žig žel. postaje

K-6 štev.: _____ Znesek _____,00 SIT



Potrdilo o oddaji naročila

Priimekinime.....

Datum oddaje..... K-6 štev. Znesek00 SIT

Žel. postaja Datumski žig žel. postaje

Doseženi rezultati oktobra in v obdobju I-X/2005

Oktober in november
boljša kakor lani

V Novi progji poslovna enota Tovorni promet vsak mesec poroča o obsegu prepeljane- ga blaga in o količini opravljenega dela. V poročilu sta prikazana tudi dinamika pre-

vozov po mesecih in položaj po posameznih blagovnih skupinah. Dosežene rezultate primerjamo z doseženimi rezultati v istem lanskem mesecu oziroma obdobju ter

z načrtom. Omenjeni grafi sicer nazorno prikazujejo položaj v tovornem prometu glede gibanja obsega prevozov. Vendar si doseženi oktobrski rezultati zaslužijo še dodaten komentar.

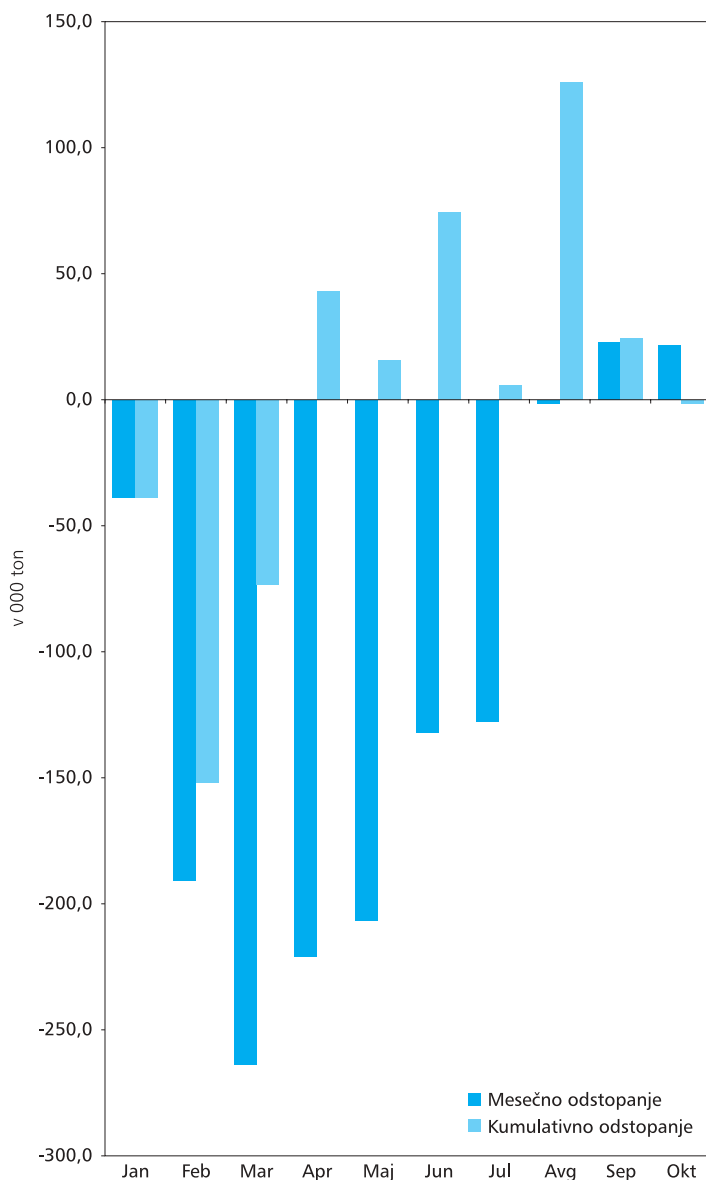
Letošnji oktober je za tovorni promet Slovenskih železnic prav gotovo nekakšna prelomnica. Naši vlaki so prepeljali 1,66 milijona ton blaga. Ta številka pomeni največjo mesečno količino vse od leta 1991, ko je Slovenija postala samostojna država. Obenem pa smo na dobri poti, da dosežemo še drugo prelomnico – 18 milijonov ton prepeljane blaga v vsem letu. Omenjeni rezultati so tudi prispevali k temu, da se je negativna krivulja, ki se je pojavila v začetku leta, izravnala. Znaki povečevanja prevozov v primerjavi z lanskimi so se začeli kazati že aprila, ko se je kumulativno zaostajanje za lanskimi rezultati začelo zmanjševati. Tudi kumulativni rezultati za prvih deset mesecev leta so boljši od lanskih v istem obdobju. Boljše rezultate smo dosegli zlasti v luškem tranzitu, kjer so prevozi od lanskih večji kar za 12 odstotkov. V luškem tranzitu smo prepeljali več premoga, lesa in kmetijskih proizvodov. Pri drugih vrstah prevozov smo nekoliko zaostali za lanskimi rezultati. Zaostajajo prevozi v uvozu in kopenskem tranzitu. Prevozi v uvozu so manjši od lanskih v istem obdobju za približno sedem odstotkov (kmetijski proizvodi, železo in jeklo, premog), prevozi v kopen-

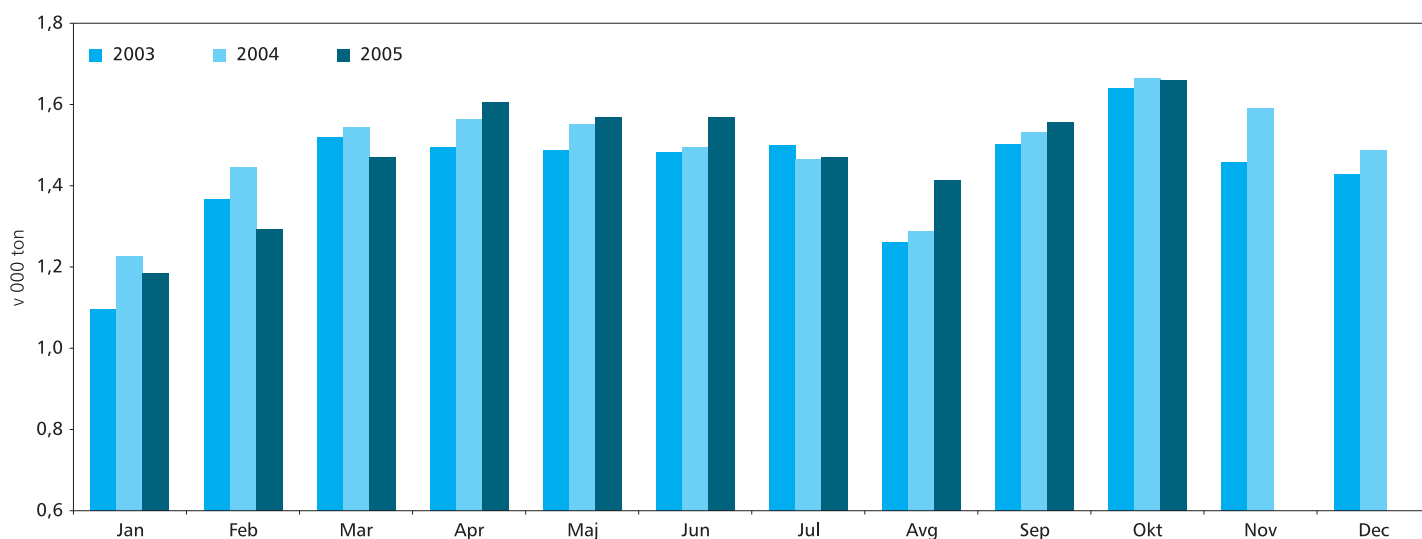
skem tranzitu pa za približno šest odstotkov (staro železo, gnojila, les).

Da v tovornem prometu ugotovimo, kako se razvija obseg prevozov v tekočem mesecu, nam ni treba čakati do konca meseca. Z izvajanjem vseh dejavnosti, ki spremljajo prevoz, in z zajemom podatkov tovornega lista v informacijski sistem lahko vsak dan (danes za včeraj) ugotavljamo, ali v obravnavanem mesecu dosegamo lanske ali načrtovane rezultate. Že v začetku decembra tako lahko zato sklepamo, da smo rezultate lanskega novembra presegli za skoraj deset odstotkov.

Novembra pa smo dosegli še en svojevrsten rekord. V petek, 4. novembra, smo prepeljali letos največji dnevni obseg tovora. Prepeljali smo namreč več kakor 70.000 ton tovora in opravili 14,3 milijona netotonskih kilometrov. Povprečni dnevni obseg oktobra je sicer znašal 10,6 milijona netotonskih kilometrov. K rekordnemu dosežku so največ prispevali prevozi iz Kopra in vanj. Na omenjeni petek je bilo v Koper in iz njega s 50 vlaki prepeljanih več kakor 1.000 vagonov, kar pomeni skoraj polovico vsega na ta dan prepeljane- ga tovora.

Po železnici se prevažata široka paleta različnih vrst blaga, izmed katerih ima večji del tudi sezonski značaj. Temu primerna je tudi dinamika prevozov. Prevozi se od začetka leta postopoma povečujejo do marca, ko doseže-





jo prvi vrh. Nato se obseg prevozov počasi zmanjšuje vse do avgusta, ko je prevozov najmanj. Po navadi sledi močno povečanje prevozov septembra in oktobra, proti koncu leta pa se količine poč-

asi spet zmanjšujejo. Takšna nihanja se, z manjšimi odstopanji, ponavljajo iz leta v leto.

Letošnji novembrski rezultati torej v primerjavi z dolgoletno dinamiko prevozov kažejo

nadpovprečno dober rezultat. Omeniti pa kaže tudi, da je bilo za doseganje boljših rezultatov od lanskih treba počteno zavihati rokave. Od januarja do konca oktobra je namreč izpadlo kar

za 2,6 milijona ton oziroma 18 odstotkov tovora, ki smo ga lani vozili. Letos smo v tovornem prometu z novimi posli v celoti nadomestili ta izpad in celo presegli lanske dosežke.

Srečanje predstavnikov SŽ z generalnim direktorjem

V ponedeljek, 5. decembra, so se predstavniki Slovenskih železnic v tujini na skupnem sestanku v Ljubljani srečali z generalnim direktorjem dr. Jožetom Jurkovičem in Alojzijem Vidmarjem, izvršnim direktorjem za tovorni promet.

Predstavniki so poročali o rezultatih Slovenskih železnic, doseženih v Italiji, Avstriji, Srbiji in na Madžarskem, ocenili možnosti rasti leta 2006

ter predstavili posebnosti pri delovanju predstavništva na posameznem trgu. Posebej so opozorili na močan konkurenčni pritisk, ki ga je mogoče zaznati pri prevozih na V. in X. koridorju. Ob vstopu Slovenije v EU so se namreč povečale zmogljivosti kamionskih prevoznikov v novih članicah, zato so slednji začeli prevzemati tudi posle, ki so jih pretežno opravljala železniška podjetja (kmetijski proizvodi,

jeklarski izdelki in podobno). Dr. Jože Jurkovič je v pogovoru poudaril pomen dela predstavnikov SŽ v tujini, s katerimi lahko sežemo globoko na tuje trge. Prvi stiki s tujimi železnicami na trgih, na katerih delujejo predstavništva Slovenskih železnic, so nakazali pomembne razvojne potenciale. Na njihovi podlagi in s sodelovanjem vseh železnic na prevoznih poti, organizacijskih enot znotraj

Slovenskih železnic, z uvedbo prvih novih lokomotiv in prihodom prvih novih tovornih vagonov pa bo po besedah dr. Jurkoviča mogoče doseči cilje za naslednje poslovno leto. Predstavništva Slovenskih železnic v tujini pri tem igrajo pomembno vlogo, saj pomagajo pri vzpostavljanju celovite transportne verige ter podpirajo dejavnosti in projekte Slovenskih železnic na naših najpomembnejših trgih.

Odprtje mednarodnega železniškega mejnega prehoda Dobova

»Z največjo naložbo na naši zunanji meji je Slovenija pripravljena na vstop v šengensko družino in na dokončno odpravo notranjih meja. To bo poleg uvedbe evra najbolj vplivalo na življenje ljudi in našo zavest o evropski identiteti,« je poudaril minister za javno upravo Gregor Virant ob uradnem odprtju železniškega mejnega prehoda v Dobovi. V torek, 6. decembra, je skupaj s prometnim ministrom Janezom Božičem, državnim sekretarjem Petrom Verličem ter vodjem direktorata za investicije, nepremičnine in skupne službe Mitjem Valičem

novi postajo tudi uradno predal v uporabo. V popolnoma obnovljeni ter dograjeni postajni zgradbi sicer vse službe delujejo že nekaj časa. Inšpekcijske službe so ustrezne prostore dobile 1. maja lani, policija se je v novi objekt preselila aprila letos, železničarji septembra, uslužbenci carine pa oktobra.

Gradnja edinega slovenskega železniškega mejnega prehoda na zunanji meji Evropske unije, ki je v celoti grajen po pravilih EU, je stala 5 milijard tolarjev. Investitor del je bilo Ministrstvo za javno upravo, sredstva pa sta prispevali

tudi Evropska unija v okviru programa Phare ter Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije. Z zgraditvijo železniškega mednarodnega mejnega prehoda Dobova so bili dokončani vsi mejni prehodi na slovenskem delu zunanje meje EU, na katerih velja šengenski režim. To so trije cestni (Obrežje, Jelšane, Gruškovje) ter po en železniški (Dobova), letališki (Brnik) in pristaniški (Luka Koper) mednarodni mejni prehod.

Vsakemu obiskovalcu stare postaje v Dobovi je lahko kaj hitro postalo jasno, da bi bila teme-

ljita obnova tudi brez šengenskih predpisov nujna. V Dobovi namreč vsak dan odpravijo 59 potniških vlakov in do 20 tovornih vlakov. Vsak mesec v Dobovi tako na Hrvaško predajo okrog 5.900 tovornih vagonov in jih sprejmejo 6.400. Postaja je bila zadnjič obnovljena po drugi svetovni vojni in elektrificirana leta 1969 ter pred prenovo ni izpolnjevala pogojev za delo vseh organov z obeh strani meje. Danes postaja omogoča kakovostno delo vseh služb in s tem tudi izvajanje šengenskega varnostnega sistema ter carinski, veterinarski, fitosanitarni in zdravstveni nadzor.

Pripravljalna dela za to pomembno investicijo so se začela leta 2002. Mejni prehod je projektiralo SŽ Projektivno podjetje, za revizijo projektov in odkupe zemljišč pa je bil odgovoren DDC Svetovanje inženiring iz Ljubljane. Vlada je poleti 2003 sprejela uredbo o državnem lokacijskem načrtu, ki jo je pripravilo podjetje Urbis iz Maribora. Inženiring in nadzor nad gradnjo je prevzel konzorcij, ki sta ga ustanovila Projekt iz Nove Gorice in Slovenske železnice.

Projekt je bil razdeljen na tri faze. Prva je zajemala železniško, cestno in komunalno infrastrukturo, druga pregledno klančino in objekt, namenjen inšpekcijskim službam, tretja pa postavitev novega postajnega objekta. Prva izvajalska pogodba je bila podpisana konec oktobra 2003, dela pa so potekala pod velikim časovnim pritiskom, saj so – zaradi izpolnjevanja evropskih predpisov – večinoma morala biti končana do konca aprila 2004. Zato so potekala praktično neprekinjeno,



Novo postajo so uradno odprli državni sekretar za prometnem ministrstvu Peter Verlič, prometni minister Janez Božič, minister za javno upravo Gregor Virant ter vodja direktorata za investicije, nepremičnine in skupne službe Mitja Valič (z leve).

tudi ob koncu tedna.

Prva in druga faza projekta, ki sta potekali hkrati, sta v celoti spremenili zunanji videz postaje Dobova. Do 1. maja 2004 – vstopa Slovenije v EU – je SCT s partnerji Primorje, Železniško gradbeno podjetje, Siteep in Vegrad zgradil nov objekt, namenjen veterinarski, fitosanitarni in zdravstveni inšpekciji. Gre za dvonadstropno stavbo s površino 669 kvadratnih metrov. Ob njej je tudi 156 metrov dolga pregledna klančina, ki je v celoti pokrita z nadstreškom.

Novo podobo je dobila tirna slika železniške postaje Dobova. Odstraniti je bilo treba šest kretnic in dva kilometra tirov ter položiti deset novih kretnic in 3,5 kilometra novega tira. Hkrati so potekala dela na spodnjem ustro-

ju. Dosedanjim enajstim tirov sta se pridružila tira številka 13 in 14 na obeh straneh klančine ob inšpekcijski stavbi. Omenjena tira sta v celoti elektrificirana in zaščitena z novimi zunanjimi signalnovarnostnimi napravami.

Postavljen je tudi nov peron ob tiru številka 1, dolg 422 metrov. Med tirovma številka 3 in 4 je bil obstoječi peron podaljšan za 400 metrov. Oba perona sta pokrita z nadstreškom in osvetljena. Pomembna novost za vse uporabnike postaje je nov, 75 metrov dolg podhod pod vsemi obstoječimi 11 tiri. Bližnji stanovalci so se verjetno najbolj razveselili nove 2,5 metra visoke protihrupne ograje. Ob postajnem posloplju je nameščena protihrupna ograja v skupni dolžini 559 metrov, dodatnih 210 metrov protihrupne



Visokim gostom je prostore razkazal šef postaje Franc Pavlič.



Vodenje prometa na pomembni postaji končno v novih prostorih.

ograje pa stoji ob pregledni klančini objekta za inšpekcije. Opraviti je bilo treba tudi velike komunalne posege na vodovodnem in električnem sistemu. Številni so bili posegi na signalnovarnostnih napravah in vozni mreži ter stikalih vozne mreže.

Zadnja faza del – postavitve nove postajne zgradbe – se je začela decembra 2004. Zrasel je dvonadstropen objekt s kletjo. Del pritličja stare postaje je bil obnovljen, nad njim pa je zraslo še eno nadstropje. Skupna površina novega postajnega objekta je dva tisoč kvadratnih metrov. V novi zgradbi je tudi nova centralna postavljalnica, v kateri prometnik z enega mesta vodi promet na vsej postaji. Več kakor trideset let staro postavljalno mizo je oktobra lani že nadomestila nova mozaična miza, ki je do zgraditve nove stavbe delovala v kontejnerju.

Centralizirano je tudi upravljanje stikal vozne mreže. Ob stavbi stoji še veliko parkirišče s 133 parkirnimi mesti, do katerega vodi nova cesta s pločnikom.

Pomembne zasluge za uspeh obsežne investicije pa si lahko lastijo vsi zaposleni na ŽP Dobova. Kljub omenjenim zahtevnim delom se železniški promet ni niti za trenutek ustavil. Zato je med gradnjo podhoda nastalo pet provizorijev za nemoteno odvijanje prometa, številna službena mesta pa so bila začasno prestavljena v kar 23 kontejnerjev. Kljub začasno slabšim delovnim razmeram so vsi postopki potekali brez motenj, zlasti pa v dobrem sodelovanju vseh železniških in neželezniških služb na postaji in drugih služb na SŽ. Ponos na obrazu številnih železničarjev in železničark ob odprtju novega mejnega prehoda je bil nadvse upravičen.

Dr. Jože Jurkovič, generalni direktor

Novo leto za nove priložnosti

Dr. Jože Jurkovič je poslovanje Slovenskih železnic lahko spoznaval že kot član nadzornega sveta. Odkar kot generalni direktor vodi podjetje, pa je svoje izkušnje z nadzorniškega položaja moral kar hitro prenesti v operativno prakso. Spopasti se je moral s slabšimi rezultati v tovornem prometu, z ostrimi pogajanji z dvema skupinama sindikatov in številnimi drugimi starejšimi težavami, ki jih je bilo treba takoj začeti razreševati. Zaposili smo ga za oceno dela podjetja v tem obdobju.

Odkar ste prevzeli vodenje Slovenskih železnic, je minilo skorajda natančno pol leta. So se vaša pričakovanja, ki ste jih imeli v začetku junija, uresničila? Kaj vam je prineslo prvega pol leta na čelu Slovenskih železnic?

Sistem Slovenskih železnic sem spoznaval najprej v vlogi člana nadzornega sveta, v zadnjih šestih mesecih pa sem imel priložnost podjetje spoznavati tudi z druge, operativne strani. Tako sem dobil priložnost, da sem si ustvaril obojestransko sliko, ki je na ta način vsekakor bolj celovita. Zaznal sem, da na visokem nivoju vodenja ne delujejo nekatere pomembne

medsebojne komunikacije, kar je gotovo slabo vplivalo na delovni proces. Izboljšanje odnosov ni enkratna poteza, ampak je treba te gojiti. Spoznati in zavedati se je treba, da vsako področje ni samo sebi namen, temveč je del celote, ki ima skupne cilje. Vsak posameznik je v tem razčlenjenem sistemu torej zelo pomemben tvorec skupnih dosežkov, zato je treba skrbeti, da je ozkih grl čim manj! Zadnje mesece smo vsi skupaj dokazali, da smo, kljub vsem težavam, sposobni narediti kaj več. Znatno večji prevoz tovora je nedvomno prvi sad medsebojnega sodelovanja in večje prizadevnosti vseh sodelujočih na posameznih področjih. Žal je bila večina mesecev leto-

šnjega leta relativno slaba, tako da ti zadnji rezultati ne bodo bistveno vplivali na letoletno stanje. Spoznanje, v kakšnem stanju je naša infrastruktura, je posebej grenko. Desetletna premajhna vlaganja v »železno cesto« so se posledično strnila v številne omejitve hitrosti in nosilnosti. Če bi imeli sodobnejšo progo, bi lahko naredili več, bolje in hitreje ter bolj gospodarno. Ker v kratkem času ni mogoče narediti bistvenega kakovostnega preskoka na tirih, nam ostane optimiranje celotnega procesa tam, kjer je to mogoče. Zanimivo je, da letos znatno več vlagamo v obnovo lokomotiv in vagonov, pričakujem pa, da bodo odgovorni dokazali, da je mogoče



pospešiti tudi njihovo »obračanje« na tirih. Veliko je bilo tudi drugih zanimivih spoznanj. Z veseljem pa povem, da sem v pogovorih s številnimi sodelavci spoznal veliko predanost železničarjev svojemu podjetju in se prepričal, da si velika večina železničarjev želi delati in pričakuje odgovorno gospodarjenje. Moram tudi poudariti, da me negativno preseneča počasnost nekaterih drugih postopkov, ki vplivajo na celotno delo podjetja, pa se ob tem ne da izgovarjati na slabe tire! Tu lahko še precej spremenimo.

Lahko že napoveste, kakšen bo naš letošnji poslovni rezultat? Kako ste zadovoljni z doseženim, kje so razlogi za negativni rezultat?

Kot smo zapisali v letošnjem poslovnem načrtu, ki ga je sprejel nadzorni svet, načrtujemo, da bomo leto končali z okrog 2,8 milijarde tolarjev izgube. Razlogi za negativen rezultat so različni. Za kar 983 milijonov so se povečali stroški vzdrževanja vozniških sredstev, ki je bilo v prejšnjih letih skoraj popolnoma zanemarjeno. Za skoraj 660 milijonov tolarjev velika luknja je zazijala zaradi manjših nadomestil za financiranje notranjega potniškega prometa. Tudi pri vodenju prometa ostaja primanjkljaj, ki dosega 120 milijonov tolarjev. Svoje sta prispevala še podražitev goriva in za skoraj milijardo in pol povečani stroški dela, čemur pa niso sledili napovedani tržni dosežki. Prihodki v mednarodnem potniškem prometu in v tovornem prometu niso sledili načrtovani rasti. Skratka – razlogov za izgubo je precej. Bilo bi neprimerno, če bi ugotavljali, da vsi izvirajo le iz preteklosti. Tudi sedanost, kakršno pač imamo, je treba čim bolj izrabit. Precejšen del letošnjega leta je tekel z neko minimalno vztrajnostjo!

Kakšne ukrepe je sprejelo poslovodstvo za izboljšanje poslovanja?

Poslovodstvo je že med obravnavo poslovanja v prvih osmih mesecih sprejelo prve ukre-

pe za zagotavljanje kapitalske ustreznosti Potniškega prometa in Infrastrukture, ukrepe za izboljšanje poslovanja v tem in naslednjem letu pa je sprejel tudi nadzorni svet. Vsi ukrepi so razdeljeni po posameznih poslovnih področjih in imajo opredeljene termenske roke in nosilce dejavnosti. Naj omenim samo, da smo si kot prednostne operativne ukrepe zastavili kadrovske ukrepe, dejavnost pridobivanje blaga, pri katerem dosegamo višje cene, pregled in prenovo pogodb z Luko Koper, povečanje izkoriščenosti vozniških sredstev ter zmanjšanje zamud. Poleg teh kratkoročnih ukrepov pa smo oblikovali tudi številne dolgoročne ukrepe, ki bodo svoje rezultate dali v daljšem obdobju. Omenjeni premiki v tovornem prometu so posledica sprejetih ukrepov, nekoliko smo zmanjšali tudi zamude v potniškem prometu in podobno. Zlasti bi rad poudaril izboljšanje odnosov in poslovanja z Luko Koper kot našim izredno pomembnim poslovnim partnerjem. Skupno načrtovanje razvojnih potez na tem področju pomeni odločilen korak v slovenskem gospodarstvu in možnosti nadaljnega osvajanja sosednjih trgov. Glede na opisano stanje je zelo težko reči, da bi lahko bili zadovoljni z doseženim, a težko bi v tako kratkem času kaj več naredili. Izvajanje sprejetih ukrepov bo delno vplivalo že na letošnji rezultat, več učinka pa se mora izkazati šele v prihodnjem letu. Začeli pa smo s pripravo poslovnega načrta za leto 2006. Načrtujem, da ga bo nadzorni svet obravnaval že januarja.

Napovedali ste že preoblikovanje strateškega načrta Nova smer. Kako poteka?

Pri analizi sedanjega strateškega načrta Nova smer se je pokazalo, da ni več realen, saj so cilji postavljeni previsoko in jih ni mogoče doseči. Pri njegovem načrtovanju ni bila upoštevana obnova infrastrukture, ki bi lahko omogočala doseganje nerealno visokih ciljev. Zdaj moramo oblikovati realno, a vseeno optimistično sliko, ki upošteva vse razmere, v katerih

poslujemo. Lotiti pa se bomo morali tudi zniževanja stroškov in nujno najti rezerve. Svoj delež pri njihovem zniževanju bo prav gotovo prinesla poenostavitve organizacijske strukture sistema, ki jo bo prinesel nov zakon. Načrtujem, da bo nadzorni svet predlog novega strateškega načrta obravnaval že na januarski seji, nato ga bo morala sprejeti še vlada kot predstavnica našega lastnika. Nedvomno pa bodo na dinamiko sprejemanja strateškega načrta vplivale tudi pričakovane spremembe zakonodaje.

Nova železniška zakonodaja naj bi upravljanje javne železniške infrastrukture ponovno prenesla nazaj na enotne Slovenske železnice. Kaj pričakujete od teh sprememb?

Prepričan sem, da nam bo nova zakonodaja prinesla več koristnih sprememb. Dala nam bo možnost optimalnega organiziranja sistema in s tem zmanjševanja stroškov. Vrnitev upravljanja infrastrukture na Slovenske železnice bo pomenila zlasti vzpostavitev neposredne povezave med lastnikom infrastrukture in njenim vzdrževalcem ter skrajšanje postopkov pri tekočem in investicijskem vzdrževanju, kar je prvi pogoj za dobro gospodarjenje. Doseči moramo, da bi pogodbe o opravljanju javnih gospodarskih služb z državo podpisali pravočasno, sicer bomo ponovno morali najemati kredite. Zato osnutke pogodb za naslednje leto že pripravljamo. Pričakujem, da jih bomo lahko ob razumevanju lastnika podpisali precej prej kot letos, ko smo morali čakati kar do sredine leta. To nam bo omogočilo pravočasno načrtovanje del in nabavo vsega potrebnega materiala ter tekoče vzdrževanje prog in optimiranje stroškov. S sprotnim prilivom sredstev se bo zmanjšala finančna obremenjenost celotnega sistema, saj smo doslej morali najemati kredite in zanje plačevati nepotrebne obresti. Na zakonodajnem področju bi bila koristna tudi kakšna sprememba

zakonodaje o javnih naročilih ali pa vsaj pospešitev dela revizijskih organov. To, kar se dogaja na primer z razpisi za meritve na tirih, je prava farsa. Logična posledica bodo spet počasnejše vožnje.

Kaj nam bo torej prineslo naslednje leto?

Naslednje leto za naše poslovanje gotovo še ne bo prelomno, bo pa priložnost, da zberemo vse svoje znanje in sposobnosti ter vsak na svojem delovnem mestu skušamo narediti vse za boljše poslovanje. V podjetju je še kar nekaj rezerv, ki jih moramo izrabit. Če bomo pometli pred lastnim pragom, bo tudi to pripomoglo k večjemu zaupanju lastnika, potnikov in poslovnih partnerjev. Pri uresničevanju naših načrtov pa nam bodo pomagale tudi nekatere investicije, ki bodo letos rodile prve sadove. Mislim zlasti na nove tovarne vagonne in večsistemske lokomotive, ki nam bodo omogočile lažje širjenje naših storitev tudi onkraj slovenskih meja. Ker se zavedamo omejitev, ki nam jih vozni park postavlja v potniškem prometu, se že oblikujejo analize in razvojni načrti o nabavi dodatnih kompozicij v potniškem prometu. Načrtov nam vsekakor ne manjka in če bo vsakdo med nami prispeval svoj delež, se ne bojim za našo prihodnost. Na koncu pa lahko še poudarim, da sem v času, ki sem ga preživel na železnici, spoznal številne sodelavke in sodelavce. Prejel sem številne spodbudne besede in številna pisma pa tudi uporabne informacije znancev in neznancev iz naše hiše ter od drugod. Vsem se za izkazano pomoč iskreno zahvaljujem. Z vašo pomočjo hitreje spoznavam številna dejstva v novem okolju. Vsem železničarkam in železničarjem želim, da bi božični in novoletni čas preživeli v miru in tudi veselo, v krogu svojih najdražjih. Vem, da boste številni delali in bo malo možnosti za praznovanje. Leto, ki prihaja, ni le nova priložnost, ampak nova obveznost vsakega posameznika in vsakega področja, da poprime z vso močjo od prvega delovnega dne naprej.

Aktualno

Nemške železnice letos uspešne

Nadzorni svet Nemških železnic (DB) se je na svoji zadnji letošnji seji 7. decembra seznanil s položajem v podjetju in soglasno sprejel predlog poslovnega načrta za prihodnje leto. Potrdili so tudi bistvene investicijske projekte ter se seznanili z načrtom do leta 2010.

Predsednik uprave Hartmut Mehdorn je povedal, da bodo nemške železnice gotovo dosegle načrtovanih 400 milijonov evrov pozitivnega rezultata. V prvih desetih mesecih leta so prihodki koncerna dosegli 20,6 milijarde evrov, kar je za 4,4 odstotka več kot v istem lanskem obdobju. K dobrim rezultatom so prispevali zlasti potniški promet ter logistiki Schenker.

V prvih desetih mesecih leta so vlaki DB prepeljali okrog 1,5 milijarde potnikov, kar je okrog 50 milijonov potnikov več kakor lani. »Daljinski promet bo predvidoma že konec leta dosegel pozitivno ničlo in se tako prej, preden je bilo predvideno, vrnil v črne številke,« je napovedal Mehdorn. Tudi tovorni promet se razvija nad pričakovanji, čeprav DB-ju še ni uspelo popolnoma nadomestiti občutnega znižanja marž.

Švedi razvijajo vlak za 250 kilometrov na uro

Najhitrejši vlaki, ki trenutno vozijo na Švedskem, so nagibniki X2000, ki dosegajo hitrosti do 200 kilometrov na uro. Švedske železnice in Banverket, ki upravlja infrastrukturo, pa že razmišljajo o nasledniku, ki bi na novih progah vozil z do 250 kilometri na uro. V sredini naslednjega leta bodo začeli preskusne vožnje s predelano elektromotorno garnituro Bombardierove vrste Regina. Če bodo rezultati pozitivni, naj bi nove garniture za večje hitrosti prejele do leta 2010.

Vlečeni potniški vagoni**Dvonadstropniki vedno pogostejši**

Tudi na avstrijskih tirih dvonadstropni potniški vagoni in garniture niso redkost.

Trenutno železnice po vsem svetu uporabljajo okrog 250.000 vlečenih potniških vagonov. Največ jih je v Indiji in na Kitajskem, ki skupaj pomenita več kakor tretjino vseh vagonov. Evropa in Severna Amerika po številu potniških vagonov pomenita še eno tretjino. V Zahodni Evropi vozi okrog 42.000 potniških vagonov, 23.500 v Vzhodni Evropi in samo 6.500 v Severni Ameriki. Deregulacija in regionalizacija evropskega železniškega potniškega prometa ter z njima povezana rast konkurence med prevozniki so prinesli velike nakupe voznih sredstev. Večina investicij je bila namenjenih za veččlenske garniture za regionalne, medmestne in hitre povezave. Število potniških vagonov, ki jih vlečejo lokomotive, pa se je z umikanjem starejših vagonov hitro zmanjševalo. Raziskave kažejo, da lahko v Evropi med letoma 2005 in 2009 pričakujemo relativno majhno nabavo novih potniških vagonov – pov-

prečno nabavo 450 na leto. Kot kaže, bodo med njimi prevladovali dvonadstropni vagoni. Že med letoma 2000 in 2004 sta bili dve tretjini novih potniških vagonov v Evropi in Severni Ameriki dvonadstropni. V Zahodni Evropi trg obvladuje Nemčija, velika naročila pa so bila izpeljana tudi v Španiji, Švici in Belgiji. Tudi na Danskem in na Finskem so novi vagoni skorajda v celoti dvonadstropni. Edino Španija je kupila večje število enonadstropnih vagonov Talgo. Dvonadstropniki prevladujejo tudi na severnoameriškem trgu. V zadnjih letih v Zahodni Evropi prevladuje Bombardier, ki je dobavil kar dve tretjini vseh potniških vagonov. Na drugem mestu je, zlasti zaradi velikih naročil na Finskem in v Španiji, Talgo z 18-odstotnim tržnim deležem. Siemens se z dobavami OSE, DB in ÖBB dosegel 11-odstotni tržni delež. Alstom pa je večino naročil v zadnjih štirih letih pridobil v sodelovanju z Bombardierjem.

Naraščajoče zahteve v primestnem, regionalnem in delno medmestnem prometu spodbujajo uvajanje dvonadstropnih vagonov. Zaradi povečane zmogljivosti takšni vagoni lahko prepeljejo do 40 odstotkov več potnikov ob enaki dolžini vagona. S tem se železnice izognejo dragim infrastrukturnim delom, kot so dodajanje postajnih tirov, podaljševanje peronov in siceršnje preoblikovanje postaj. Zato je strošek na sedež dvonadstropnega potniškega vagona občutno nižji kot pri klasičnih enojnih vagonih, nakup klasičnih vagonov pa ostaja smiselno samo tam, kjer dvonadstropni vagoni ne morejo voziti zaradi tehničnih omejitev. Seveda pa posamezne železnice pri odločitvi o vrsti vagonov upoštevajo še druge dejavnike, na primer dejstvo, da klasični enonadstropni vagoni potnikom ponujajo več prostora in enostavnejši dostop na vlak in z njega.

Drago Bec

Tisti mož s kladivcem

Je bila odločitev za železnico zgolj naključna, ali pa gre za družinsko tradicijo?

Pravzaprav oboje. Oče in stric sta bila železničarja, no, in to se

je nadaljevalo, saj je tudi žena v službi na železnici, v kontroli prihodkov. Sam sem do leta 1985 delal v tovarni Trimo v Trebnjem, toda po vse dneve sem bil na terenu in počasi sem ugotovil,

da tako ne bo šlo več: otroci so bili majhni in družina je poštarja menda videla večkrat kakor mene. Po naključju sem izvedel, da na železnici iščejo delavce, šel sem vprašat in sprejeli so me.

Najprej sem se šest mesecev uvažal, potem pa sem šel septembra v šolo za vozovne preglednike. Lahko rečem, da svoje odločitve nisem nikoli obžaloval – plača pa je s prejšnjo sploh neprimerljiva. Seveda so, kakor pač povsod, lepi in manj lepi trenutki. Zelo težko pa bi bil osem ur zaprt v nekem prostoru, rad delam na prostem in vedno se mora kaj dogajati. Morda bi bil lahko tudi gozdar!

Vaše delo poteka v turnusu. Kako se človek privadi na tako korenito spremembo bioritma?

Sprva gre kar težko, še posebej v nočni izmeni, potem pa se neka-ko navadiš. Zdaj sem na ljubljanski postaji že dvajset let, in ker je naše delo beneficirano, to pomeni pet let »plus«. Dvanajst ur delam v dnevni izmeni, nato sem 24 ur prost, potem 12 ur v nočni, in 48 ur prost – temu pravimo »ruski« turnus.

Vaš običajni delovni dan?

Ga ni, pravzaprav dan ni enak dnevu. Ni klišejev in kalupov, vedno so tu drugi ljudje, drugi vlaki in z njimi druge okvare. Resda je ob vsakodnevnem prihodu na delo vedno enako: vpišemo se v knjige in uredimo vso potrebno administracijo. V skupini so štiri vozovni pregledniki in nadzornik, takšne skupine imamo štiri. Nato si izberemo območje, kjer bo kdo delal, na primer proti Kamniku in Gorenjski, kar imenujemo »zgornji konec«, ali v nasprotni smeri, na »spodnjem koncu«. Hujše prometne konice so zjutraj do pol devetih, potem pa od poldneva do petih. Takrat smo vsi na terenu. Ker smo maja dobili še severno postajo, pridejo včasih pomagat tudi fantje iz Zaloga ali Novega mesta. No,



ko opravimo vse te formalnosti, se postaviš ob progo in pozorno opazuješ vlak, ki pelje na postajo. To je prvo opazovanje vlaka, rečemo mu »pasiranje«. Gledaš, kako se obnaša kompozicija, ali je počena kaka vzmet, ali je premaknjen tovor in podobno. Ko se vlak ustavi, gresta dva vozovna preglednika vsak z ene strani ob njem, vse do lokomotive, ki pa jo ima na skrbi strojna služba. Treba je natančno pregledati podstavne vozičke, kolesa, omaro vagona, preveriti, ali kod kaj pušča ... Zraven sta tudi električar in urejevalec zavor, kajti marsikatero okvaro je mogoče odpraviti takoj. Vse morebitne napake ali okvare sporočimo operativnemu, potem pa sledijo ukrepi. To so običajno manjša popravila, včasih pa je treba potnike tudi začasno »izkrcati« in pokvarjeni vagon zamenjati z novim, brezhibnim. Za vsa večja popravila pa poskrbijo v delavnicah v Šiški, Ptujju ali Mariboru. Opravljamo tudi zavorne preizkuse, ki potekajo v okviru tehničnega pregleda. Ob koncu zavornega preizkusa se podpišem, pritisnem žig in s tem prevzamem popolno odgovornost za brezhibnost vlaka – verjemite, ta odgovornost ni majhna. Opravljamo tudi intervencije na progi, kadar strojevodja opazi določeno okvaro, ki je sam ne more odpraviti. Zraven smo tudi pri prevozih izrednih pošiljk, to so tiste, ki presegajo dovoljene razsežnosti – turbine, generatorji, villičarji -, in nevarnih snovi. Tu so še vojaški transporti, mimgrede, šele tukaj sem izvedel, da po predpisu cevi tankov ne smejo biti obrnjene v smeri vožnje ... Kadar ni vse po predpisih, kadar tovor ni pravilno naložen, kadar ni pravilno zavarovan in podobno, vagon ali pošiljko seveda zavrnemo.

Kot je videti, imate pri svojem delu veliko opraviti s predpisi?

Seveda. Poznati moraš kopico najrazličnejših pravilnikov. 36 ur na leto imamo izobraževanje, kjer nas sproti seznanjajo z novostmi in s spremembami, hkrati pa

se pogovarjamo tudi o čisti stroki. Nasploh pa je administrativne, papirne vojne veliko. Preveč. Prav zaradi nje tudi čedalje več časa prebijemo v delovnih prostorih, ki pa, vsaj naši, niso ravno vzorno urejeni.

Vozovne preglednike večina ljudi pozna predvsem po legendarnih kladivcih. Kaj vam pove zvok, zven kovine ob udarcu?

Vse. Kadar je zvok kovinski, jasen, je vse v redu. Kadar pa je top, ubit, potem nekaj ne »štima«. Ta občutek, rekel bi posluš, si pridobiš večinoma – ali pa samo – s prakso. Ampak kljub kladivcu še vedno vsakič znova poklekneš pod vagon in pogledaš. Bolje je dvakrat preveriti, ali celo trikrat.

Vaše delo je dostikrat nevarno ...

Res je, zlasti hoja med tiri, to žargonsko imenujemo medtirje. Ko ponoči, v snegu, hodiš med dvema premikajočima se vlakoma, gmotama, in ti z obeh strani divje zapiha ... brrr. Popolna zbranost ne sme popustiti niti za trenutek. Pozimi je ledeno in spolzko, in ko takole ob dveh ponoči prideš iz toplega prostora na ledene tirnice, ni prav nič prijetno. Ker dohodne poti niso očiščene, si v snegu pač sam utiraš gaz. Res je, da je v prvi vrsti treba poskrbeti za kretnice, pa vendar ... Tudi strojevodje zahtevajo, naj bodo dohodne poti splužene, a se ni nič spremenilo. Sicer pa je tako menda v vseh sekcijah. Na nekaterih območjih, kjer ni električarjev, nastopajo vozovni pregledniki tudi v vlogi dežurnih električarjev, kar glede na njihovo (ne)usposobljenost ni ravno pametno. Pri nas na srečo ni tako. Poleg nevarnosti pa je naše delo stresno tudi iz nekaterih drugih razlogov. Eden od njih je vsekakor neurejen, spremenjen bioritem. Preprost izračun pokaže, da v dvajsetih letih službe prebidiš kar za pet let noči! Podnevi bi sicer načelno lahko spal, a kaj, ko v Trebnjem, kjer živim, stanujem v bloku in so tisti čas vsi

hrupni sosedje že doma. Zvočno izolacijo v blokih pa poznamo vsi ... Urica ali dve spanja, in – konec. Druga nujna nadloga je vsakodnevna hoja po tirih in ob njih, zaradi česar so, medicinsko gledano, sklepi in kolena naš najšibkejši člen. Zaradi neredne prehrane seveda tudi želodec ni v najboljši kondiciji. Dokler so še bile menze, je šlo. Zdaj pa se mora s prehrano vsak pač znajti po svoje. Včasih imam občutek, da vozovni pregledniki vse stvari v življenju počenjamo ravno nasprotno kot »normalni« ljudje.

So vaše ekipe kadrovsko dovolj zasedene?

Menim, da ne. Prihod novih, strokovno usposobljenih ljudi, se pravi okrepitev, bi vsekakor izboljšal kakovost dela. Moja generacija bo šla počasi v pokoj, meni, konkretno, manjka še pet let, seveda če bo zdravje držalo in mi bo ostala zahtevana I. zdravstvena skupina. Upam! Skoraj vsako leto jo kateri od sodelavcev izgubi. Med dopusti, ob bolniških izostankih in podobnem pa se turnus popolnoma poruši in pač »flikamo«. Premalo nas je. Tudi leta prinesejo marsikaj – teže misliš, teže se giblješ, zato nujno potrebujemo mlad kader. Menda pa za izobraževanje pripravljajo okrog trideset ljudi, novih moči, kar bi se pošteno poznalo. Poleg pomanjkanja kadrov pa bi omenil tudi pomanjkanje rezervnih delov, zaradi česar tudi delavnice ne zmorejo optimalno opraviti remontov in revizij. Mi, ki delamo v neposredni tehnični operativi, pač več vidimo iz prve roke.

Odnosi v kolektivu?

Moja prijazna ocena: z majcenimi izjemami, malo manj kot idealni. Smo prava klapa! Kadar imaš težave, ko si v časovni stiski, kolega vskoči brez besed. Opažam, da člani skupine, ki dlje časa dela skupaj, začnejo razmišljati podobno, dostikrat celo enako. Včasih bi kakšno skupno operacijo lahko opravili kar miže! Pravzaprav ne vem, kako bi delal, če partnerju ne bi stoodstotno zaupal.

Se vam je v teh letih pripetilo tudi kaj nenavadnega?

Ja, precej dogodkov je bilo. Nekoč, bilo je kmalu po osamosvojitvi Slovenije, je iz Zagreba pripeljal potniški vlak. Med rednim pregledom sem v podstavnem vozičku sklepnega vagona zagledal nekakšne krpe, cunje po domače. Pogledam natančno, in vidim najprej enega, in potem še drugega. Bila sta dva na smrt preplašena človečka, menda sta bila Romuna. Bog, na katerem koli ovinku, ob katerem koli nagibu vlaka bi ju lahko stisnilo za zmeraj ... Na vlaku so bili tudi policisti, ki do tedaj ob vseh strokovnih pregledih niso opazili ničesar, ob prijetju obeh »nevarnih« prebežnikov pa so nemudoma prihiteli s pištolami. Zabavna je bila tudi skrivalnica, ki so se jo z legendarnim Modrim vlakom, takoj po Titovi smrti, igrali nekdanji jugopolitiki. Gospodje so se vozili v Beograd in na Brione, ampak vse je moralo potekati v strogi tajnosti in konspiraciji. Nihče ni smel nič vedeti, in vso transportno dokumentacijo je bilo treba takoj uničiti.

Drago Bec si gotovo najde tudi malce prostega časa.

Očetu pomagam v vinogradu, trikrat ali štirikrat na teden pa je na vrsti »vzpon« na Vrhtrebnje; vzpetina sicer ni prav visoka, ampak hodim tako hitro, da me pes komaj dohaja. Sicer pa doma malo poštimaš in dan gre hitro naokrog. Pred leti pa sem se ukvarjal z neke vrste adrenaliniskim športom: otroka sem zjutraj peljal v vrtec, ki so ga odprli ob pol šestih, prav ob isti uri pa je odhajal tudi moj vlak proti Ljubljani, kamor sem tedaj še hodil v šolo. Včasih, kadar tri minute pred pol šestu vzgojiteljice še ni bilo, sem ubogega otročka kar tam pred vrati vrtca prepustil usodi in kot zmešan teklen na postajo. Vse do večera, dokler nisem prišel domov, me je skrbelo, kaj bo. Ženi sem to zgodbo zaupal mnogo pozneje ...

Kraški rob, kot se kaže iznad Podpeči, je veličastna pokrajinska stopnica, čez katero se železniška proga spusti proti Kopru.

Na izlet z vlakom

Iz Hrastovelj čez Slavnik v Kozino

Pot ni kratka, vendar niti ni zahtevna, kvečjemu zelo prijetna. Vlakov, ki so nam na voljo, ni veliko, vendar sta že dva dovolj. Z enim se pripeljemo, z drugim odpeljemo. Vmes pa se kar mimogrede zgodi nemalo lepega.

Izpod Kraškega roba se v mladane gorskem vzdušju vzpne na Podgorški kras, odkoder nas v višine povabi na 1.028 metrov visok Slavnik. Prvi tisočak nad Primorsko je veličasten razglednik. Če so razmere prave, lahko le gledamo v daljave, tako čez morje kot proti Alpam. Ker je v tako razglednih razmerah v tem letnem času rado zelo vetrovno in hladno, se vsekakor ne moremo upreti še drugemu povabilu na vrhu in stopimo v Tumovo kočjo, kjer se pogrejemo in okrepčamo.

S Slavnika gre zelo uspešno samo še navzdol in ko našo dolgo pot končamo v Kozini, jo lahko med čakanjem na vlak proslavimo z vrčkom domačega piva v roki in pogledom naprej skozi praznike. Menda se bo že našel čas za podoben izlet. Če ne za enega, pa vsaj za dva.

Z ž. p. Hrastovlje se napotimo v Dol pri Hrastovljah in mimo cerkve po makadamski cesti v zapuščenico vasicco Zanigrad. Pri hišah zavijemo levo in gremo po kolovozu navzdol dobrih 500

metrov daleč do odcepa stezice desno. Če pridemo do podvoza pod železniško progo, smo že predaleč; v tem primeru se vrnemo dobrih 200 metrov in poiščemo stezo, ki se, gledano iz te smeri, odcepi na levo. Pot je bila včasih označena, vendar so zaradi spora med prostimi plezalci in vaščani Podpeči nekateri izmed slednjih vse markacije v okolici vasi premazali s sivo barvo ali jih uničili, tako da je za zdaj pot sama sebi smerokaz.

Po stezi se vzpnejo na kolovoz, po katerem nadaljujemo desno navgor v Podpeč. Ko pridemo do proge, zavijemo levo in gremo do ceste, po kateri stopimo skozi podvoz in po cesti nadaljujemo navzgor skozi vas. Konec Podpeči po približno 100 metrih zavijemo levo na makadamsko cesto, kamor kaže prometni smerokaz Brežec. Cesti sledimo navkreber in kmalu zatem, ko prečkamo železniško progo, na razcepu zavijemo levo in nadaljujemo v Podgorje. Če smo lačni ali žejni, pred vasjo zavijemo levo in pridemo do gostilne pod Slavnikom, sicer nadaljujemo naravnost v Podgorje. V prvem primeru gremo po postanku do ceste in desno, za športnim igriščem pa levo. Z izhodišča do Podgorja hodimo okrog **2 uri in 30 minut**.

Ko prečkamo cesto, ki drži skozi vas, in gremo mimo obnovlje-

nega kala, se kmalu zatem odločimo, ali se na Slavnik vzpnejo po krajši in strmejši (**1 ura** hoje) ali daljši in položnejši poti (**1 ura 30 minut** hoje). Prva se s ceste odcepi pred drugo, ki jo označuje smerokaz *lažja pot*. Vrh Slavnika stoji Tumova kočja, ki je odprta ob sobotah, nedeljah in praznikih in ponuja vse potrebno za potešitev lakote in žeje.

S Slavnika sledimo smerokazom za Hrpelje, kamor se spustimo v **2 urah in 30 minut**. Na cesti skozi Hrpelje zavijemo levo in gremo ob njej do odcepa za podvozom pod železniško progo, kjer zavijemo levo in se napotimo do železniške postaje Hrpelje-

Kozina. Če je žeja huda in ker je časa še dovolj, pred tem zavijemo v bližnjo pivovarno.

Skupaj 7 do 8 ur hoje. Planinski zemljevid Slovenska Istra (1 : 50.000).

Edini vlak, ki vsak dan ustavi na ž. p. Hrastovlje, odpelje iz Ljubljane ob 5.55 (iz Divače ob 7.47). Na omenjeni postaji izstopimo ob 8.20. Iz smeri Kopra ni primernega vlaka.

Vlak z ž. p. Hrpelje-Kozina odpelje proti Ljubljani ob 19.49. Med tednom in v poletnem času je nekaj več povezav, vendar izlet v vsakem primeru zahteva podrobnejše načrtovanje.



Jutranji pogled s Slavnika čez Brkine proti Nanosu.

Nagradna križanka



NOVA PROGA	OPUS MALO-MARNEŽ			EGIPČANSKI BOG SONCA	NOVO MESTO	DESNI PRITOK ZAHODNE MORAVE	RIM. BOGINJA RASTLINSTVA CERERA	DREVORED NA OBEH STRANEH CESTE	NATAŠA VALANT			DEJANJE IZOSTANKARJEV	AZIJSKI POLOTOK, ANATOLIJA	ZUNANJI TRŠI LIST KNJIGE, REVJE
SOBA, NAMENJENA UČITELJ. ZBORU									NAJVIŠJA GORA GRČIJE					
SKUPINA GLASBENIKOV									FEVDNIK NAMOČENE KOŽE ZA PREDDELAVO					
ZAPIS TONA V NOTNEM ČRTOVJU					MORSKI DEŽEVNIK VEDA									
VRSTA VRBE				VZREJA UTEMELJITEV Z ZAKONOM					LESENO PIHALO		TVORBA V PANJU SRNJI SAMEC			
PREDNJI DEL ČOLNA, LADJE						KLOŠTER NAPUŠČ								
MESTO OB OKI JUGOVZH. OD MOSKVE							MITO TREFALT	PESNIŠKA ZBIRKA SIMONA JENKA						
NEON			DEL VIETNAMA DRŽAVA V ZDA					MESTO V HERCEGOVINI						
GESLO FR. REVOLUCIJE, EGALITE								VEČJA KUHINJ. POSODA	KIRKIN OTOK ČLOVEK, KI VSE VE					
NASPROTJE VESELJA							SIMONA VODOPIVEC NIZEK Ž. GLAS		PEVKA DEŽZMAN					risba KIH
SREČNO 2006!	NEKD. SKUPNOST LJUDI, KI SO V RODU	VRANIČNI PRISAD KORALNI OTOK							KLEMENT JUG ŠPRANJA				TEKOČA MAŠČOBA	PRAVEC, KURZ
HRVAŠKA PEVKA NOVAK					SL. KOROŠKI PESNIK (FRAN)						GR. BOGINJA JUTR. ZARJE DEL CEPCA			
LETNI GOZDNI POSEK					ŠTEVILO NAD ULOM. ČRTO NIKA JUVAN							LEE MARVIN VENO TAUFER		
KRAJ V BOHINJU							DOLGO ČASA PONAHLJAJOČI SE DEŽ							
PRIREDITEV, POSVEČENA POMEMB. DOGODKU								PRILAGODITVENI ČLEN						

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno): os, iv, borbenost, zlet, izurjenka, tana, so, tedeum, ikar, abonma, šabraka, geli, heroj, on, akt, ule, tekst, aurora, aneto, korenjakinja, ovčka, trienij, mae, stisk, va, arko, vovk, anan, ni, smer, advent, dugi, otok, etika, ambra, nr, dolar.

Rešitve križanke lahko pošljete na naslov uredništva do 20. januarja. Med reševalce bomo razdelili tri nagrade.

SŽ EXPRESS

hitra dostava malih pošilk

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



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

SŽ EXPRESS

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

Naročila in informacije: **080 10 66**

