

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Nova smer

Uspešna udeležba na obrtnem sejmu

Potniški promet

**Revitalizacija conskih in mrežnih vozovnic
Inter Rail in Euro Domino se bosta združila**

Tovorni promet

**Združenje EPAL in SŽ
Za zagotovljeno kakovost palet**

Intervju

**Dr. Božena Glad, v.d. direktorica
železniškega zdravstvenega doma
Imamo se za hišo prijaznih ljudi**

ZMAGOVITA KOMBINACIJA



- **POTUJOČA AVTOCESTA**

Ljubljana-Salzburg
Maribor-Wels
Sežana-Szeged

- **GATEWAY SLOVENIJA**

povezava slovenskih kontejnerskih
terminalov z evropskimi terminali
v 14 državah

- **MREŽA KOMAR**

kombinirani prevoz
v slovenskem notranjem
prometu



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



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 141 94, telefaks: 29 148 09, e-pošta: marko.tancar@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marko Tancar • lektoriranje: Darinka Lempl • tajništvo uredništva: Mateja Urbanc • avtorji fotografij: Antonio Živkovič, Miško Kranjec, Marko Tancar, Dario Cortese, Mirjam Kastelič, Franc Poglajen, arhiv SŽ. • 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 8. novembra. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 18. oktobra.



1

Uvodnik

Marko Tancar,
odgovorni urednik Nove proge

Predpisi in jugonostalgija

Za železničarske sindikate je značilno, da nikakor niso le črka na papirju, marveč se znajo zelo konkretno postaviti v bran pravicam, o katerih so prepričani, da pripadajo članstvu. To se je ponovno pokazalo sredi septembra, ko nas je doletela še ena stavka. Tokrat ni šlo za medijsko odmevno napovedano stavko in množično zbiranje delavcev, kakršne smo v preteklosti že doživeli. Nihče od stavkajočih ni odložil orodja in prenehal z delom – prav nasprotno. Stavka je potekala z doslednim upoštevanjem veljavnih predpisov in upoštevanjem vseh zapovedanih postopkov!

Strojvodje so se namreč odločili, da pri premiku ne bodo več uporabljali UKV-naprav, temveč le signalne znake, ki so opisani v »bibliji« železniškega prometa – signalnem pravilniku. Radijske UKV-naprave se sicer pri premiku nemoteno uporabljajo že dolga leta. In bi se verjetno še naprej, če se ne bi prometni inšpektorat odločil za dosledni nadzor upoštevanja predpisov ter proti strojevodjem zaradi uporabe UKV naprav začel ukrepati.

»Delovna stavka« strojevodij, ki so po dolgih letih nemotenega spoznavanja z UKV-napravami preprosto začeli do pike natančno upoštevati predpise, je prinesla nekaj zmede in zamud tovornih vlakov. Verjamem, da večje gospodarske škode ni povzročila, saj je poslovodstvo takoj sprejelo obvestilo o začasni uporabi UKV-radijskih naprav pri oddajanju oziroma sprejemanju signalnih znakov. Bolj žalostno je, da je moralo do te (ne)stavke sploh priti in da se je naš tovorni promet lahko tako zamajal prav zaradi doslednega spoštovanja predpisov. To več kakor očitno kaže, da so nekateri pravilniki popolnoma za časom in njihova določila ne morejo slediti zahtevam železniškega transporta 21. stoletja.

Odkar je Slovenija samostojna država, je minilo že desetletje in pol. Tehnika in tehnologija dela se spreminjata, vodenje prometa pa še vedno dela po zastarelih jugoslovanskih predpisih. Velika vrzel med strogim upoštevanjem jugopredpisov in praktičnimi postopki, ki jih morajo izvršilni delavci uporabljati, če sploh hočejo delati, prinaša težave, kar so omenjeni dogodki očitno pokazali. Člani tega ali onega sindikata in njihov način reševanja medsebojnih zamer so pri vsej zgodbi še najmanj krivi.

Zamisli bi se moral zakonodajalec, ki bi moral pripraviti ustrezne, življenjske predpise, potem pa seveda tudi poskrbeti za njihovo dosledno spoštovanje.



Nova smer

V ruskem St. Petersburgu je med 2. in 4. septembrom potekalo peto srečanje generalnih direktorjev evropskih železnic. Udeležil se ga je tudi generalni direktor dr. Jože Jurkovič.



Nova smer

Med 7. in 14. septembrom je v Celju potekal že 38. Mednarodni obrtni sejem. Na njem sta se predstavila tudi potniški promet in SŽ Express.



Potniški promet

Zaradi upadanja prodaje vozovnic Euro Domino in Inter Rail se bosta obe ponudbi 1. aprila 2007 združili v enotno ponudbo Inter Rail.



Tovorni promet

Pomemben del logistike je tudi kakovost palet EUR, ki jo zagotavlja evropska paletna zveza EPAL. V njej smo zastopane tudi Slovenske železnice.



Intervju

Železniški zdravstveni dom je tako rekoč neločljiv del našega sistema. Dr. Božena Glad, ki ga vodi že dobro desetletje, nam je povedala nekaj več o dosežkih, pa tudi težavah pri delu tega zavoda.



Iz tujine

V Španiji so se začeli preskusi prvih dveh električnih potniških garnitur Siemensove družine Velaro E, ki bodo redno vozili s hitrostjo do kar 385 kilometrov na uro.

2

4

8

11

13

15

Srečanje generalnih direktorjev evropskih železnic

V ruskem St. Petersburgu je med 2. in 4. septembrom potekalo peto srečanje generalnih direktorjev evropskih železnic. Udeležila sta se ga tudi generalni direktor Slovenskih železnic dr. Jože Jurkovič in pomočnica izvršnega direktorja za strateško trženje in razvoj Mirjam Kastelič.

Srečanje je pokazalo, da si Ruske železnice prizadevajo za vključevanje v evro-azijski železniški sistem. Po besedah predsednika Ruskih železnic Vladimirja Yakunina je rusko železniško omrežje s kar 86.000 kilometri prog eno največjih na svetu. Povezuje 85 od 89 ruskih regij. Tržni delež ruskih železnic je zavidanja vreden. V potniškem prometu dosega 40 odstotkov, v tovornem prometu pa nič manj kot 80 odstotkov. Ruske železnice so se kljub velikemu tržnemu deležu lotile reform. Leta 2010 naj bi stopili na pot privatizacije prevozne dejavnosti ter drugih dejavnosti, medtem ko naj bi infrastruktura ostala v državni lasti. S tem se bodo skušali izogniti negativnim izkušnjam, ki so se pokazale pri preoblikovanju britanskih železnic. Ruski strateški program do leta 2010 obsega har-

monizacijo pravnih norm, mejnih postopkov in pospeševanje pretoka čez mejne prehode, razvoj dvosistemskih lokomotiv za nižje stroške in krajše vozne čase, optimizacijo tarifnega sistema, razvoj mednarodnih koridorjev (predvsem razvoj prometnih tokov v smeri Evropa-Azija), izboljšanje sodelovanja s pristanišči ter povečanje investicij za 15 odstotkov oziroma za 6 milijard dolarjev na leto.

Velik potencial ruskih železnic je okrog 10.000 kilometrov dolga transsibirska železnica, saj primerjave potovanja blaga po morju in po železnici kažejo, da je čas potovanja po železnici kar dvajsetkrat krajši. Velik potencial (okrog 10 milijonov ton tovara na leto) vidijo še na koridorju sever-jug-Pacifik-Indijski ocean. Yakunin je predlagal še natančno analizo zamud, ki nastajajo na mejnih prehodih z uvedbo poskusne vožnje. Te bi se udeležili tudi carinski in varnostni organi ter tako pokazali na dejavnike, ki zmanjšujejo kakovost prevoza. »Z uvedbo sodobnih tehnologij ter izboljšanjem razmer bi lahko čas vožnje tovornega vlaka z današnjih 21 dni skrajšali na 7 dni,« je prepričan Yakunin.

Generalni direktor Beloruskih železnic Vladimir Zherel je govoril o izkušnjah evro-azijskega kopenskega mostu z vzpostavitvijo kontejnerskega prometa. Belorusi so že uvedli vrsto produktov v kontejnerskem prometu (Eastern Wind, Community, Russian Express, Europe Express), ki beloruska logistična središča čez Rusijo povezujejo z nemškimi središči. Beloruske železnice čaka izboljšanje tehnologije v tovornem prometu, stanja infrastrukture in informatike, tarifnega sistema, harmonizacija transportnega prava (COTIF, SMGS) ter poenostavljanje mejnih postopkov.

Generalni direktor Finskih železnic Henri Kuitunen je govoril o finsko-ruski železniški povezavi z vidika evropskega omrežja visokih hitrosti. Finsko železniško podjetje VR Group je v sedanji obliki zaživelo pred desetimi leti. Ima 13.000 zaposlenih, železnica ima 25-odstotni tržni delež v tovornem prometu in 5-odstotni delež v potniškem prometu. Velik potencial vidijo v razvoju potniškega prometa. Postavili so si cilj treh ur vožnje med Helsinki in St. Petersburgom, s številnimi ukre-

pi pa naj bi se število potnikov med Helsinki, St. Petersburgom in Moskvo povečalo za vsaj dvakrat. Andrzej Wach, predsednik in generalni direktor Poljskih železnic, je predstavil čezevropski koridor II ter njegov pomen za evro-azijsko povezavo železniškega sistema. Meni, da morajo železnice (RZD, Beloruske železnice, PKP, DB) razviti skupno strategijo za ta koridor. Hartmut Mehdorn, predsednik uprave DB ter predsedujoči srečanja generalnih direktorjev, pa je v svojem referatu poudaril, da bo treba za hitro rast tovornega prometa med Evropo in Azijo najprej oblikovati konkurenčne pogoje. Veliko konkurenco vidi predvsem v cestnem prometu, rast železniških transportov pa še vedno ovirajo tehnološke prepreke. »Naš cilj mora biti 20-odstotno znižanje stroškov prevoza po železnici na smeri Azija-Evropa,« je še povedal. Razviti bo treba integralni sistem storitev, vpeljati enoten elektronski tovorni list in z vladami iskati rešitve zadrževanja vlakov na mejah. Železnice morajo združiti moči ter v sodelovanju z vladami doseči razmere poslovanja, primerljive s cestnimi prevozniki.



Iztirjenje tovornega vlaka v Laškem

V Laškem se je 29. avgusta ob 18.50 iztiril tovorni vlak, naložen z železovo rudo, ki je bil namenjen proti Avstriji; vozil je na relaciji Koper-Leoben. Vlak, ki ga je vlekla lokomotiva 363-002, je bil dolg 273 metrov in težak 1.702 toni. Sestavljalo ga je 22 vagonov. Zaradi počene osi se je iztiril drugi vagon. Sledilo mu je še 14 vagonov, prvi vagon za lokomotivo ter zadnjih šest vagonov pa je ostalo na tirih. V iztirjenju je bilo poškodovanih okrog 150 metrov desnega tira in okrog 450 metrov levega tira. Zaradi iztirjenja je bila proga med Laškim in Zidanim Mostom zaprta. Namesto lokalnih potniških vlakov so na tej relaciji vozili avtobusi, potniki hitrih vlakov, ki na teh postajah ne ustavljajo, pa so se z avtobusi peljali na relaciji Celje-Zidani Most. Desni tir je bil za promet ponovno odprt 31. avgusta ob 9.05, po obeh tirih pa je promet ponovno stekel 9. septembra ob 21.59.



Poslovanje januar-julij

Prihodki manjši od načrtov

V prvih sedmih mesecih so naši vlaki prepeljali 10,2 milijona ton blaga in opravili 2.014 milijonov netotonskih kilometrov. Prepeljali smo dobrih 9 milijonov potnikov, ki so opravili 450 milijonov potniških kilometrov. Pri prepeljanem blagu to pomeni za 1,2 odstotka manj blaga kot v istem lanskem obdobju, lanske rezultate pa smo presegli pri netotonskih kilometrih (+ 1,9 odstotka), pri številu potnikov (+ 5,6 odstotka) in pri potniških kilometrih (+ 2,3 odstotka). Rezultat iz poslovanja (EBIT) je bil v obdobju od januarja do julija 2005 negativen. Slovenske železnice smo poslovale z izgubo v višini 1.098 milijonov tolarjev. Čisti poslovni izid pa je znašal -1.232

milijonov tolarjev. Tovorni promet je posloval z izgubo v višini 447 milijonov tolarjev. Manjši od načrta so bili transportni prihodki v mednarodnem prometu, ki niso dosegali lanske ravni. Hitreje od prihodkov pa so naraščali poslovni odhodki. Zlasti gre za večje stroške materiala in energije (podražitev dizelskega goriva in večje vzdrževanje).

Izguba v Potniškem prometu je v obdobju od januarja do julija 2005 znašala 1.363 milijonov tolarjev. Transportni prihodki so nekoliko zaostali za načrtom, a so bili na ravni lanskega leta. Prihodki iz naslova subvencij (pogodba AŽP) so bili glede na lani manjši za 416 milijonov tolarjev. Stroški

so se gibali v predvidenih okvirih, nekoliko izstopajo stroški storitev vzdrževanja voznih sredstev.

Infrastruktura je v obdobju od januarja do julija 2005 poslovala z dobičkom 272 milijonov tolarjev. Žal prihodki gospodarske javne službe za vodenje prometa niso pokrili dejanskih stroškov; za njimi so zaostali za 278 milijonov tolarjev. Zato v vodenju prometa zaradi premajhnih pogodbenih sredstev tudi do konca leta načrtujejo izgubo. Generalni direktor dr. Jože Jurkovič je ob tem povedal, da vodstvo že išče ukrepe, s katerimi bi negativen rezultat do konca leta skušali čim bolj izboljšati. Projekcije tokov blaga do konca leta kažejo, da lahko

oktobra in novembra pričakujemo več prevozov, kar bo prispevalo k boljšemu poslovnemu rezultatu. S podpisom pogodb za izvajanje javne gospodarske službe se je uredilo tudi vprašanje sredstev, ki jih zanje namenja Javna agencija za železniški promet. Potek tovornega prometa precej ovirajo tudi številna nujna infrastrukturna dela. Zato jih bomo v sodelovanju z JAŽP organizirali tako, da bodo čim manj motila vožnje tovornih vlakov. Znotraj Slovenskih železnic pa bomo svoj delež prispevali tudi z doslednim nadzorom in zmanjševanjem stroškov ter z drugimi ukrepi. Načrtujemo, da nam bo izgubo tako do konca leta uspelo čim bolj zmanjšati.

Uspešna udeležba na obrtnem sejmu

Med 7. in 14. septembrom je v Celju potekal že 38. Mednarodni obrtni sejem, največja sejemska in poslovna prireditve v Sloveniji in v tem delu Evrope. Letos ga je po besedah organizatorjev obiskalo okrog 175.000 ljudi, udeležilo pa se ga je 1.477 razstavljalcev iz 29 držav. Med njimi smo bile tudi Slovenske železnice.

Na letošnjem sejmu smo javnosti predstavljali predvsem hitri prevoz malih pošiljk, ki je organiziran pod imenom SŽ Express, svoje ponudbe pa so prikazali tudi kolegi iz potniškega prometa. Največja pozornost pa je bila namenjena prav predstavitvi SŽ Expressa, ki si s prenovljeno paleto storitev, z novim informacijskim sistemom in ne nazadnje z novo celostno podobo utira pot na zelo konkurenčnem trgu dostave malih pošiljk.

»Z udeležbo na sejmu smo veliko pripomogli k naši razpoznavnosti,« je povedala vodja prodaje v Službi za prevoz malih pošiljk, Dragica Jurkovič. »Marsikatera stranka je bila presenečena ob pogledu na naš razstavi prostor in začudeno povprašala: 'Ali železnica tudi to dela?'« Na



Naš razstavi prostor si je na dan odprtja z zanimanjem ogledal tudi premier Janez Janša (v pogovoru z generalnim direktorjem, dr. Jožetom Jurkovičem, in njegovim namestnikom, Brankom Omerzujem).

razstavnem prostoru se je vsak dan oglasilo precej novih strank in povprašalo po storitvah in perspektivah SŽ Expressa. »Nove

potencialne stranke smo evidencialno in jih bomo obiskali po sejmu ter z njimi poskušali skleniti pogodbo,« poudari Jurkovičeva. Prodajni predstavniki pa niso le čakali na obiskovalce na lastnem razstavnem prostoru, temveč so tudi obiskali svoje stranke – razstavljalce ter jim predstavili nove produkte, ki so tudi opisani v novi mapi. Razdelili so tudi letake, natisnjene posebej za to priložnost. Udeležba na sejmu pa je bila koristna tudi zato, ker so naši kolegi iz tovarnega prometa navezali dobre poslovne stike z organizatorjem, Celjskim sejemom, d. d.

Skupni nastop SŽ Expressa in potniškega prometa, ki na prvi pogled morda nista združljiva, je bil odlična priložnost za izmenjavo izkušenj prodajnih predstavnikov obeh služb. Značilno je, da morajo oboji bolj prisluhniti

potrebam trga in imajo delno tudi enake uporabnike. Potniški promet namreč veliko sodeluje s šolami, turističnimi agencijami, oglaševalskimi agencijami in podobno. Skorajda vse te organizacije ali podjetja se promovirajo z različnimi letaki, revijami, vodniki in vabili. To pa pomeni še eno priložnost za SŽ Express, saj je treba večje količine natisnjenih materialov dostaviti do končnih uporabnikov, ki bi bili lahko nove stranke, s katerimi se do zdaj naš prevoz malih pošiljk še ni ukvarjal.

Sklenemo torej lahko, da je bil Mednarodni obrtni sejem odlična priložnost za povečanje prepoznavnosti storitev tako potniškega kot tovarnega prometa, za pridobivanje novih strank med številnimi obiskovalci in razstavljalci ter za razširitev sodelovanja s sedanjimi strankami.



Pregled organiziranosti železniških družb članic UIC

Mednarodna železniška organizacija UIC je lani objavila statistično poročilo z naslovom *Railway time-series data*, v katerem navaja podatke za svoje članice med letoma 1970 in 2003. Gre za več kakor statistično poročilo, čeprav bi mu na prvi pogled pripisali le to. Zajema podatke o 52 železnicah z vsega sveta, razen Južne Amerike in Avstralije. Med obravnavanimi državami so tudi ZDA, Kitajska, Indija, Rusija, Južna Afrika, Japonska in Tunizija ter vse evropske države.

Poročilo zajema naslednja področja: organizacijske spremembe, dolžino prog in elek-

trificiranih prog, vlečna vozila, potniške in tovarne wagone, stanje osebja, vlakovne kilometre in brutotonske kilometre potniškega in tovornega prometa, prevoz s hitrimi vlaki (število potnikov, pkm), prevoz potnikov (število potnikov, pkm), prevoz blaga (tone, tkm), intermodalni transport (tone, tkm), prihodke in izdatke v nacionalnih valutah ter varnost prometa (mrtvi in poškodovani potniki).

To poročilo je dobra podlaga za vpogled v splošno stanje železnic v svetu. Zanimivo je predvsem zato, ker lahko med sabo primerjamo različna železniška podjetja. Zlasti zani-

mive so primerjave Slovenije z drugimi železnicami. Podatki sicer niso popolni, zlasti tam, kjer je bilo več organizacijskih sprememb, razpadov držav in podobno. Vseeno pa je poročilo zelo zanimivo.

V njem je podan splošni pregled organiziranosti posameznih članic in pregled večjih organizacijskih sprememb. Prikaz je splošen, vendar je mogoče iz njega razbrati glavne organizacijske oblike železniških podjetij, ne samo v Evropi, ki nas običajno najbolj zanima, temveč po vsem svetu. Organizacija železnic je razdeljena na pet vrst organiziranosti:

- IC (integralno podjetje, ki zajema infrastrukturo, tovarni in potniški promet)
- IM (podjetje, ki upravlja infrastrukturo)
- RU (podjetje, ki zajema tovarni in potniški promet)
- PO (podjetje za potniški promet)
- FO (podjetje za tovarni promet)

Do leta 1990 so bila vsa podjetja integralna (IC). Pri tem je treba poudariti, da integralno podjetje ni nujno tudi enovito podjetje. Gre lahko za več podjetij pod enotnim vodenjem. Po letu 1990 so se začele reorganizacije. Številne železnice so se razdelile na



več železnic, na primer nekdanje Jugoslovanske železnice, Ruske železnice in Češkoslovaške železnice. Iz nekdanjih Jugoslovanskih železnic (JŽ) je leta 1991 nastalo pet železnic (CFARYM, HŽ, JŽ, SŽ, ŽBH) iz nekdanjih Ruskih železnic SZD pa je leta 1990 nastalo sedem železnic – BC, CFM (E), EVR, LDZ, LG, RZD in UZ. Nekdanje Češkoslovaške železnice ČSD so se leta 1992 razdelile na CD (Češke) in ZSR (Slovaške) železnice. Spremembe so nastale tudi v Nemčiji, ko sta se DB in DR leta 1994 združili v DB AG.

Druga vrsta sprememb je nastala pod vplivom direktiv EU, ki zahtevajo ločitev infrastrukture, tovornega in potniškega prometa. V Evropi obstaja veliko različic – od integralnega podjetja, kjer je ločitev izvedena le računovodsko, do popolne ločitve infrastrukture, potniškega in tovornega prometa. Med obema skrajnostma pa je še veliko različic. Poročilo navaja, da so leta 2003 **integralna železniška podjetja** delovala v Albaniji (HSH), Avstriji (ÖBB), Belgiji (SNCF/NMBS), Bosni in Hercegovini

(ZBH, ZRS), Belorusiji (BC), Kitajski (CR), Srbiji in Črni gori (JŽ), Nemčiji (DB AG), Alžiru (DZ), Estoniji (EVR), Španiji (RENFE), Grčiji (OSE), Hrvaški (HŽ), Madžarski (MAV, GYSEV), Irski (CIE), Izraelu (ISR), Indiji (IR), Iraku (IQ), Iranu (RAI), Italiji (FS), Japonski (JR), Litvi (LG), Luksemburgu (LU), Latviji (LDZ), Maroku (ONCEM), Moldaviji (CFM (E)), Makedoniji (CFARYM), Poljski (PKP), Romuniji (CFR), Rusiji (RZD), Savdski Arabiji (SRO), Sloveniji (SŽ), Siriji (CFS), Tuniziji (SNCFT), Turčiji (TCDD), Ukrajini (UZ) in Južni Afriki (SPOORNET).

Popolnoma je železnice razdelilo pet držav. Velika Britanija ima od leta 1995 Network Rail Ltd. kot infrastrukturno podjetje, ATOC kot podjetje potniškega prometa in TFO kot podjetje tovornega prometa. Nizozemska ima od leta 1998 Prorail kot infrastrukturno podjetje, NSN.V. kot podjetje potniškega prometa in Railion NL za tovorni promet. Švedske železnice imajo infrastrukturno podjetje BV od leta 1988. Od leta delujeta podjetji SJAB za potniški pro-

met in GreenCargo za tovorni promet. Danska ima od leta 1997 infrastrukturno podjetje BDK in od leta 2001 naprej DSB podjetje za potniški promet ter Railion DK za tovorni promet. Na Norveškem od leta 1996 deluje podjetje za infrastrukturo JBV in od 2002 NSB AS podjetje za potniški promet ter Cargonet AS za tovorni promet.

Številna železniška podjetja pa so se odločila za **mešane oblike organizacije**. V Bolgariji od leta 2003 deluje infrastrukturno podjetje NRIC, BDZ pa je operater v tovornem in potniškem prometu. V Švici je CFF/SBB/FFS integralno podjetje, od leta 2003 pa BLS Lötschberg integralno podjetje in BLS Cargo kot podjetje za tovorni promet. Češka republika ima od leta 2003 naprej SZDC kot infrastrukturno podjetje in CD kot podjetje za tovorni in potniški promet. Na Finskem od leta 1995 RHK skrbi za infrastrukturo, podjetje VR pa se ukvarja s prevozom tovora in potnikov. V Franciji je do sprememb prišlo leta 1997, ko je podjetje RFF prevzelo skrb za infrastrukturo, prevoz-

nik SNCF pa tovorni in potniški promet. Jordanija ima podjetje ARC za infrastrukturo in tovorni promet. Na Portugalskem od leta 1997 delujeta podjetje za infrastrukturo Refer in podjetje CP za tovorni in potniški promet. V Združenih državah Amerike pa je Amtrak podjetje za infrastrukturo in potniški promet, AAR Class 1 pa podjetje za infrastrukturo in tovorni promet.

Prevladujoči model je še vedno integralno železniško podjetje, v katerem so infrastruktura, tovorni in potniški promet pod skupnim vodenjem, organizacijsko pa so lahko ločeni. V državah EU je vidna tendenca ločevanja, vsaj v smeri ločitve infrastrukture in prometne dejavnosti. Na to vplivajo tudi tradicija in zakonske rešitve v posameznih državah. Posebnost ZDA je, da je infrastruktura združena s prometom, le da sta potniški in tovorni del ločeni podjetji. Popolnoma ločena podjetja za infrastrukturo, tovorni in potniški promet so le v Veliki Britaniji, na Nizozemskem, Švedskem, na Norveškem in na Danskem.

Nadzorni svet o rezultatih in poslovnem načrtu

Na svoji šesti seji, 28. septembra, je nadzorni svet razpravljal predvsem o predlogu letošnjega poslovnega načrta ter o informaciji o poslovanju v prvih sedmih mesecih.

Nadzorni svet je ugotovil, da izgube do konca leta ne bo mogoče odpraviti. Ocena poslovanja do konca leta 2005 namreč kaže, da se bo zaradi manjših transportnih prihodkov, primanjkljaja sredstev iz

pogodbi z AŽP za financiranje javnih gospodarskih služb ter povečanih stroškov izguba povečala na 2,8 milijarde tolarjev. Po ugotovitvi nadzornega sveta pa negativni poslovni rezultat v potniškem prometu kaže na kapitalsko neustreznost tega področja.

Nadzorni svet je ponovno poudaril, da so bili pozitivni rezultati, doseženi v času prejšnjega poslovanja, le navidezni, saj

so posledica vladnih sredstev za finančno in kadrovske reorganizacije (ta so lani dosegla 1,79 milijarde tolarjev), prihodkov od prodaje premoženja v višini 873 milijonov tolarjev ter za 395 milijonov tolarjev premajhnega vlaganja v vzdrževanje vozniških sredstev. Brez teh učinkov bi SŽ že lani poslovala z izgubo 2,8 milijarde tolarjev.

Nadzorni svet pa ni sprejel

poslovnega načrta za leto 2005, ki ga je pripravilo poslovodstvo. Poslovodstvu je nadzorni svet naložil, naj pripravi konkretne predloge ukrepov za izboljšanje poslovanja in kapitalskega stanja Potniškega prometa ter prouči vse sklenjene poslovne pogodbe prejšnjega poslovodstva, ki po nekateri navedbah članov NS znatno vplivajo na poslovni uspeh podjetja.

Železnice dokazale, da se da

UKV-naprave tudi za signale pri premiku

Prvega oktobra je začel veljati Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Signalnega pravilnika. Pravilnik je bil sprejet zaradi težav pri uporabljanju UKV-naprav za dajanje signalnih znakov pri premiku in zavornih preizkusih.

Predpisi za premik so bili sprejeti že v osemdesetih. Tedaj UKV-naprave na naših progah še niso bile tako razširjene kot danes, in zato Signalni pravilnik tudi ne dovoljuje uporabe UKV-naprav za dajanje signalov pri premiku. Kljub temu premik že leta in desetletja poteka tudi z uporabo UKV-naprav. Zaradi težav, ki so se pojavljale pri tovrstni uporabi UKV-naprav, in nujnosti ureditve uporabe UKV-naprav pri premiku pa se je poslovodstvo

odločilo za hitro ukrepanje.

Zanimiv je pogled v kronologijo reševanja te problematike, v kateri smo prav na SŽ-ju dokazali, da so spremembe ob skupnem delovanju mogoče, čeprav kdo morda trdi drugače. Dolga leta je namreč veljala razlaga prometnega inšpektorata, da pravilnikov, sprejetih še v času Jugoslovanskih železnic, ni mogoče spreminjati. Namesto tega naj bi sprejeli popolnoma nove pravilnike. Teh ni bilo od nikoder, delovni postopki so se prilagajali novih razmeram na terenu, s čimer pa so prišli v nasprotje s še vedno veljavnimi, zastarelimi predpisi.

Novo poslovodstvo se je že takoj po prevzemu funkcij posvetilo

omenjeni problematiki. Že 7. junija je generalni direktor, dr. Jože Jurkovič, Javni agenciji za železniški promet ter prometnemu ministertvu pisno predlagal, da čim prej odobrita uporabo UKV-radijskih zvez za oddajanje in sprejemanje signalnih znakov premikalnega osebja. Žal je bil odgovor železniške agencije ponovno negativen. Luč na koncu predora se je končno pokazala s skupnim sestankom prometnega ministertva, agencije, prometnega inšpektorata, prometnega ministertva, komisije za pregled predpisov s področja varnosti v železniškem prometu in našega podjetja. Vsi udeleženci so se strinjali, da je uporaba UKV-naprav za dajanje signalov

pri premiku smiselna in prispeva k povečanju varnosti železniškega prometa, učinkovitosti dela ter izboljšanju delovnih razmer in varnosti osebja.

Na podlagi doseženega soglasja je dr. Jurkovič 23. septembra izdal obvestilo o začasni uporabi UKV-naprav. Pravilnik, oblikovan na podlagi tega obvestila, je sprejel še prometni minister in po objavi v uradnem listu je začel veljati. Sprejete spremembe na eni strani urejajo delo pri premiku, ki je doslej potekalo tako rekoč na črno. Zelo pomembno pa je tudi, da dajejo temelj za nadaljnja prizadevanja vodstva našega podjetja za nujne spremembe drugih pravilnikov, ki jih je povozil čas.

Evropski teden mobilnosti

V Evropskem tednu mobilnosti, ki je letos potekal med 16. in 22. septembrom, je sodelovalo tudi naše podjetje. Kot smo pisali že v prejšnji Novi progi, smo ponudili več različnih ugodnosti, s katerimi smo spodbujali predvsem potovanja družin in prevoz koles z vlaki. Tej akciji pa so pridružile še druge prireditve. Tako je mariborska občina svojim meščanom ponudila brezplačno vožnjo z vlakom med Mariborom in Rušami. V Sekciji za potniški promet Maribor pa so pripravili še dan odprtih vrat in z veseljem sprejeli vse, ki jih je zanimal ogled postaje ter potniških vlakov.

V tem tednu pa so potekale tudi različne strokovne prireditve o razvoju prometa in njegovem vplivu na okolje. Društvo za varovanje Alp z imenom Cipra je 20. septembra v Centru Evropa organiziralo mednarodni posvet z naslovom Trajnostna prometna politika v Sloveniji. Posvet je združil domače in tuje strokovnja-

ke z najrazličnejših področij, ki so se v celodnevnem posvetu dotaknili prenekatero zanimive teme prometne politike. Naše podjetje je zastopal vodja Službe za strategijo in razvoj Blagomir Černe. Predstavil je strategijo Slovenskih železnic v tovornem prometu in vlogo ter možnosti železniškega transporta v zagotavljanju trajnostnega razvoja prometa v sozvočju s skrbjo za okolje.

Primer uspešnega uveljavljanja železniškega prometa kot transportne hrbtenice na območju Alp pa je opisal Matthias Rinderknecht s švicarskega prometnega ministertva. Švicarji so si varstvo Alp postavili kot enega glavnih ciljev države. Od leta 1984 o čezalpskem tranzitu govori celo 84. člen švicarske ustave! Cestni tranzit v Švici je namreč zelo razvit. Skozi predor S. Bernardino vsak dan pelje povprečno 529 tovornjakov, 144.000 na leto. Skozi gotthardski predor pa vsak dan pelje kar 3.500 tovornja-

kov, na leto jih je okrog milijon. Zaradi škode okolju in zastojev, ki jih povzročajo težki tovornjaki, so v Švici sprejeli več ukrepov za zčitenje alpskega območja pred negativnimi učinki cestnega transporta. Ta se je občutno povečal predvsem po odprtju predora St. Gotthard leta 1981. Rešitev te problematike Švicarji vidijo v transportu po tirih. Trenutno v čezalpskem tranzitu vozi po 227 vlakov na dan, kar znese okrog 50.000 vlakov na leto.

Leta 2001 so v Švici uvedli cestnino za težke tovornjake, ki upošteva tudi tako imenovane zunanje stroške. Zato je kar štirikrat višja od nemške cestnine. S cestninami bodo nabrali okrog 16 milijard švicarskih frankov, skupaj z davkom na dodano vrednost in nekaterimi drugimi dajatvami pa prihodki zaradi tranzita tovornjakov dosejajo 30,5 milijarde švicarskih frankov (20 milijard evrov). Ti prihodki se investirajo v železniško infrastrukturo. Že leta 1999 so si

postavili tudi ambiciozen načrt, da bi število tovornjakov, ki prečkajo Alpe, do leta 2009 zmanjšali na 650.000. To naj bi dosegli z različnimi ukrepi. Predvsem si prizadevajo švicarske državne železnice usposobiti za prevoz dodatnega tovora. Zato so že v devetdesetih začeli železniške reforme, tudi ob upoštevanju nekaterih evropskih direktiv, čeprav Švica ni članica EU. V železniško infrastrukturo, predvsem gradnjo novih predorov, bodo, kot omenjeno, vložili 20 milijard evrov. Infrastrukturni program Rail 2000 naj bi švicarskim železnicam omogočil uvajanje dodatnih blok vlakov in kombiniranih vlakov v spremljanem in nespremljanem prometu in s tem razbremenil avtoceste. Prav gotovo so to koraki v pravi smeri. Kljub ogromnim vlaganjem pa Švicarje čaka še veliko dela, saj se skupno število 1,3 milijona tovornjakov od leta 2000 do lani še ni bistveno zmanjšalo.

Revitalizacija conskih in mrežnih vozovnic

Inter Rail in Euro Domino se bosta združila

Za potovanje v tujino potnikom med drugim ponujamo tudi vozovnici po pavšalni ceni – Euro Domino in Inter Rail. Vozovnici omogočata neomejeno število voženj z vlaki v izbrani državi ali con, svobodno izbiro relacije potovanja ter neomejen dostop do večine vlakov ob razmeroma ugodni ceni. Vozovnica Inter Rail je zanimiva predvsem za mlade do 26. leta, za vozovnico Euro Domino pa se odločajo večinoma odrasli.

Ponudbi sta zaznamovali daljše obdobje in sooblikovali način potovanja z vlakom po Evropi. Vrhunec sta doživeli leta 2002, ko smo pri večini železnic prodali rekordno število vozovnic. Naslednji dve leti sta bili v znamenju naglega upadanja prodaje, in sicer za kar 20 do 30 odstotkov na leto. Na Slovenskih železnicah smo na upad prodaje vozovnic Inter Rail opozarjali že od leta 2000, z vozovnico Euro Domino pa smo relativno zadovoljni, saj prodamo vsako leto nekoliko več vozovnic in smo v evropskem merilu, tako kot Madžarske železnice (MAV), glede na število prebivalcev in potencialnih potnikov izredno uspešni. Slovenske železnice prodajo 6 odstotkov, MAV pa celo 12 odstotkov vseh vozovnic ED.

Ob nespodbudnih prodajnih rezultatih zadnjih let se železnice upravičeno sprašujejo, ali je tovrstna ponudba še v skladu s časom in potrebami potnikov. Anketa na spletni strani skupnosti Inter Rail je pokazala, da si uporabniki pri izbiri cilja potovanja želijo več prilagodljivosti, da je sistem con omejujoč ter da so cene previsoke. Predstavniki železnic na letni konferenci v Plovidu septembra so bili mne-

nja, da je stanje skrb zbujačoče ter da je treba korenito ukrepati. Nadaljnji obstoj dveh sorodnih in obenem konkurenčnih železniških ponudb se je v trenutnih razmerah pokazal kot nespodbuden. To je botrovalo odločitvi,

spletna stran skupnosti Inter Rail, ki trenutno deluje zgolj kot informativni portal, doživela nadgradnjo s spletno prodajo vozovnic. Podrobnosti glede nove ponudbe bo proučila in določila nova delovna skupina, ki ima za nalo-

držav (Amerika, Japonska, Azija, Afrika). Če bodo v novi ponudbi sprejeta podobna načela delitve prihodkov, kot veljajo za ponudbo Eurail, ki je bolj pravičen in stimulativen za manjše železnice, bodo Slovenske železnice dele-



da se 1. aprila 2007 uveljavi prenovljena in enotna ponudba pod imenom Inter Rail, ki bo združevala tako elemente sedanje ponudbe Inter Rail kot ponudbe Euro Domino.

V okviru nove ponudbe so predvidene tako strukturne kot cenovne spremembe. Sopotniki bodo lahko posegli po vozovnici za sopotnike z 10-odstotnim popustom Saver. V skladu s pričakovanji uporabnikov bo

go v naslednjih mesecih pripraviti predlog. Pričakujemo lahko osvežitve in posodobitev ponudbe, morebiti celo ustanovitev interesne družbe (podjetja) za trženje nove ponudbe na celotnem evropskem trgu.

Delovni predlog, ki je bil predstavljen na konferenci, nakazuje razvoj ponudbe v smeri ponudbe Eurail, katere članica so tudi Slovenske železnice in je namenjena potnikom zunajevropskih

žne višjih prihodkov kot v okviru vozovnice Inter Rail Global.

Na konferenci smo uspeli s predlogom za znižanje cen za prodajo vozovnic Inter Rail na Slovenskih železnicah, tako da bomo naslednje leto, od 1. aprila, lahko potnikom ponudili za 20 odstotkov nižje cene. Paleta vozovnic Euro Domino pa bo žal okrnjena zaradi izstopa italijanskih, francoskih in španskih železnic iz ponudbe.

S spalnikom v Sofijo, mesto pestre zgodovine

Dolga desetletja so vse naše poti vodile na Zahod – Vzhod je bil odrinjen nekako na rob našega zanimanja. V zadnjih letih pa je opaziti rast zanimanja tudi za države, ki so bile še nedolgo tega za »železno zaveso«. Njihova turistična infrastruktura morda res ne more tekrovati s tisto, ki so jo razvile zahodne turistične velesile, je pa njihova zgodovina enako, včasih še bolj zanimiva. Vsekakor se torej splača obiskati tudi ta delček sveta.

Tokrat bomo v kratkem predstavili Bolgarijo, ki nam je od lanskega decembra veliko enostavnejše dosegljiva. Med Ljubljano in Sofijo vozi namreč direktni spalnik, tako da je potovanje do tja močno poenostavljeno – tudi za tiste, ki se prestopanju izogibajo.

Zgodovina Sofije sega daleč nazaj, kar nekaj tisočletij. Na njenem območju so bile najdene naselbine že iz časa neolitika. Prvo zapisano ime Sofije je Serdica in izvira iz 7. stoletja pred našim štetjem. V rimskem imperiju je bilo mesto pomembna postojanka na poti med mestoma Naissus (sedanji Niš) in Konstantinopol (sedanji Carigrad). Ime Sofija izvira iz 14. stoletja, ko so mesto imenovali po baziliki Svete Sofije. V mestu so številna arheološka najdišča, ki pričajo o bogati in pestri zgodovini, marsikaj pa je žal tudi »pokopano« pod modernimi stavbami. Med največje znamenitosti mesta sodijo katedrala Aleksandra Nevskega, ki so jo dokončali leta 1912, v spomin na ruske žrtve v vojni za osvoboditev izpod otomanske nadvlade. Različni umetniki so jo krasili 30 let in tako ustvarili resnično mojstrovino z ikonami, freskami

in lestenci. Notranost cerkve je okrašena z italijanskim marmorjem, egiptovskim alabastrom in brazilskim oniksom. Cerkev Sv. Sofije, ki je mestu dala ime, je bila zgrajena v času vladanja bizantinskega cesarja Justinijana. V bližini je tudi grob nacionalnega poeta Ivana Vazova. (Morda le mimogrede – po tem poetu so poimenovali tudi ulico, v kateri se nahaja uprava Bolgarskih železnic). Med znamenitosti mesta vsekakor sodijo še spomenik Vassila Levskega, ki so ga leta 1873 usmrtili Turki, rotunda Sv. Jurija, največji kongresni center na Balkanu in še marsikaj.

A Bolgarija ni le Sofija. Na Unescovem seznamu svetovne kulturne dediščine je Rila, najlepši srednjeveški samostan v Bolgariji, ki je posebej znan po stenskih poslikavah. In Bolgarija je seveda znana tudi po rožnem olju, ki ga v več kot 120 kilometrov dolgi dolini med Klisuro in Kazanlakom pridobivajo iz cvetov vrtnic. Drobena steklenič-

ka bo predvsem za predstavnice nežnega spola v domovini pravo darilo.

Kot je bilo uvodoma že omenjeno, se v Bolgarijo lahko peljemo, ne da bi nam bilo treba prestopati. V vlak Olympus, ki iz Ljubljane odpelje ob 21.05, je uvrščen spalnik bolgarskih železnic in z njim se boste pripeljali naravnost do Sofije, kamor boste prispeli ob 17.40 naslednjega dne. Vsi, ki ne bi želeli potovati s spalnikom, pa morajo prestopati v Beogradu – v vlaku Olympus je namreč omenjeni spalnik edini direktni vagon v Bolgarijo. Ob vrnitvi bo treba potovanje v Sofiji začeti ob 13.10 in ob 8.32 naslednjega dne boste v Ljubljani. Poleg opisane obstaja še možnost potovanja z nočnim vlakom med Beogradom in Sofijo oziroma obratno. V tem primeru vam v Beogradu prestopanje vsekakor ne uide, kar pa morda niti ni slabo, če si morda želite vsaj za kakšno urico pretegniti noge do Kalemegdana.

In cena? Najcenejše je potovanje z vozovnico EuroDomino – to velja tako za mlade do 26 let, odrasle nad 26 let, kot tudi tiste, ki so starejši od 60 let. Za pot do Sofije in nazaj zadošča nakup EuroDomino vozovnice za 3 dni, na podlagi nakupa omenjene vozovnice pa boste imeli za tranzitno relacijo 50-odstotni popust. Za obe vozovnici skupaj potnik, starejši od 26 let, plača 23.374 tolarjev, mlajši le 21.871 tolarjev, starejši nad 60 let pa 22.372 tolarjev. Tisti, ki bi želeli spoznati še kaj več, oziroma želijo v Bolgariji videti več krajev, pa se lahko odločijo za EuroDomino vozovnico za 4, 5, 6, 7 ali 8 dni potovanja po Bolgariji. Cene za vsak dodaten dan neomejenega potovanja po progah bolgarskih železnic so zelo ugodne. Spalnik, če želite to udobje, je seveda treba upoštevati kot dodatni izdatek, ki pa za tako dolgo potovanje resnično ni visok. Za spremembo torej gremo na Vzhod. Morda še to jesen.

Cene vozovnic Ljubljana–Sofija za 2. razred

Povratne vozovnice	Cena v tolarjih
• Navadna povratna vozovnica	29.613
• Skupina (če potuje 6 ali več oseb), na osebo	22.447
• Euro Domino 3 dni	
-26 (mladi do 26. leta)	21.871
26+ (odrasli nad 26 let)	23.374
60+ (starejši nad 60 let)	22.372
• Euro Domino 4 dni	
-26 (mladi do 26. leta)	23.124
26+ (odrasli nad 26 let)	25.128
60+ (starejši nad 60 let)	23.876
Doplačilo za spalnik Ljubljana–Beograd–Sofija (po želji)	Cena v tolarjih / osebo / noč
• Tourist (tri postelje v oddelku)	3.908
• Double (dve postelji v oddelku)	5.862




september 2005

V službo se vozim z vlakom!

Ponujamo vam ugodnosti, za katere vam bo žep hvaležen:

MESEČNE, POLLETNE IN LETNE VOZOVNICE.

Ob nakupu letne splošne vozovnice prihranite 3 mesečne vozovnice!

Če se odločite za plačilo na obroke s storitvijo ,
se oglasite od ponedeljka do petka
v Info centru na železniški postaji v Ljubljani od 8. do 16. ure,
ali na železniški postaji v Mariboru od 9. do 16. ure.

Vse 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.

Združenje EPAL in SŽ

Za zagotovljeno
kakovost palet

Kakovost storitev je dandanes v tovornem prometu seveda sama po sebi umevna. Logistika je eno od ključnih področij za optimiranje transporta med podjetji in znotraj njih. Pomemben del logistike je tudi paleta EUR, ki se šteje za transportni pripomoček, in ne le za embalažo. V tehnološko visoko razvitih avtomatiziranih proizvodnih in distribucijskih procesih v industriji, trgovini in obrti so standardizirane palete lahko odločilni kakovostni dejavnik.

Zaradi predpisov o pakiranju, ki so bili uveljavljeni v zadnjih letih in predpisujejo tudi temeljito odstranjevanje vseh embalaž in palet, se je evropsko gospodarstvo usmerilo v uporabo večkrat uporabljivih palet. Večinoma gre za standardizirane palete EUR. Avtomatizacija notranjega

transporta v obratih z visokoregalnimi skladišči, paletomati in transportnimi napravami zahteva strogo upoštevanje standardov. Zato so se izostrile zahteve glede evropsko priznanih standardiziranih palet EUR, železnice in tovarne pa morajo zavračati vse palete, ki ne ustrezajo standardom izmenljivosti Evropskega paketnega poola. Kupci in uporabniki nestandardnih palet morajo torej pričakovati povečanje reklamacij, izvajalci, ki ne morejo ponuditi palet EUR, pa lahko pričakujejo upadanje prihodka. Zaradi doseganja potrebnih kakovostnih standardov in zaradi zaščite pred neloyalno konkurenco so izdelovalci in uporabniki palet EUR iz nekaterih evropskih držav leta 1995 ustanovili združenje European Pallet Association (EPAL). V

njem si prizadevajo za nadzor in upoštevanje standardov že pri izdelavi palet. V združenju, ki ima sedež v nemškem Münstru, sodelujejo podjetja iz Nemčije, Francije, Belgije, Slovaške, Španije, Velike Britanije, iz Italije, s Poljske, iz Portugalske in iz Slovenije. Člani EPAL-a so državna združenja ali posamezni izdelovalci, trgovci, popravjalci in uporabniki palet ter železniška podjetja. V Sloveniji je član EPAL-a Nacionalni paletni komite, ki deluje pri Gospodarski zbornici Slovenije. Vanj je vključenih devet proizvajalcev in en popravljalec lesenih palet ter en izdelovalec/popravljalec jeklenih boks palet. Njegov član so tudi Slovenske železnice.

Od rojstva standardizirane palete EUR v začetku petdesetih let prejšnjega stoletja in njene

uvedbe v tedanji Jugoslaviji so bili ustrezni predpisi, nadzor nad izdelavo ter popravili in pristojbine v rokah Jugoslovanskih železnic. Pravica do zaščitene blagovne znamke EUR, s katero so označene standardizirane palete, je v lasti Avstrijskih državnih železnic (ÖBB). Samostojne Slovenske železnice so se vključile v mednarodno železniško zvezo UIC in v Evropski paletni pool (EPP) za lesene ravne palete ter v Evropski boks paletni pool (EBPP) za jeklene boks palete. Obe omenjeni organizaciji sta odgovorni za organizacijo izmenjave standardiziranih palet med železnicami članicami EPP in EBPP ter določanje kriterijev o izmenljivosti med železnicami in njihovimi uporabniki v Evropi. Potrebne predpise pa v stalni delovni skupini Vprašanja paleti-

zacije sprejema UIC. Kljub takšni organizaciji pa železnice niso mogle zagotoviti spoštovanja mednarodno veljavnih predpisov. Posledica je bila prava eksplozija novih palet slabe kakovosti, ki niso ustrezale UIC-jevim

izdelkov v Evropski paletni pool ter financiranje s pristojbinami za nadzor.

S temi cilji si združenje EPAL prizadeva rešiti težave, ki se, podobno kot v drugih evropskih državah, pojavljajo tudi v našem

druge evropske železnice. Zato so se odločile ustanoviti združenje EPAL. Prvi korak k uveljavitvi evropsko veljavnih standardov je bil prenos pravic do uporabe zaščitne znamke EUR z železnic na EPAL. Kot prva železnica

zaščitena blagovna znamka. Slovenske železnice so kot verificirana in registrirana nadzorna družba pooblaščenca za nadzor kakovosti v Sloveniji. Pozitivno je, da kar 84 odstotkov pristojbine za nadzor kakovosti palet ostane v podjetju.

Slovenske železnice pa so, poleg Nemčije, Avstrije in Slovaške, tudi članica UIC-jevega Evropskega paletnega poola, ki je prav tako včlanjen v EPAL. Češka in Madžarska sta včlanjeni le v EPP. Pogoji za včlanitev v to združenje so natančno določeni. Tako bi slovenski proizvajalec, ki bi se rad včlanil v EPAL, najprej moral Slovenskim železnicam kot pooblaščenca družbi za nadzor omogočiti natančen pregled proizvodnje. Šele po pozitivnem mnenju predsedstva EPAL-a odobri članstvo, proizvajalec pa dobi pravico do uporabe blagovne znamke.

Podjetja, ki sodelujejo v izmenjavi blaga, si danes dela brez palete EUR ne morejo več zamisliti. Zaradi njene trdnosti in izmenljivosti ter zaradi enostavne uporabe je paleta EUR z zagotovljeno kakovostjo EPAL na transportnem trgu postavila nove standarde kakovosti, ki pomenijo varnost v tovornem prometu. Res je, da je paleta EUR s kakovostjo EPAL nekoliko dražja od navadne nestandardne palete za enkratno uporabo, toda zaradi svoje izmenljivosti in možnosti večkratne uporabe je veliko primernejša, saj kakovostne zahteve v celotni logistični verigi čedalje bolj naraščajo. To je očitno spoznalo tudi gospodarstvo, saj je v obtoku že okrog 300 milijonov standardiziranih palet EUR, ki se jim vsako leto pridruži še 40 milijonov novih. V Sloveniji vsako leto izdelamo 22.000 takšnih palet z zagotovljeno kakovostjo EPAL. Uporaba standardiziranih palet pa lahko bistveno prispeva tudi k zmanjšanju stroškov delovne sile. Tudi zato se pod geslom »Zagotovljena kakovost EPAL = brezmejno zanesljiva« združenje EPAL čedalje bolj uveljavlja po vsej Evropi, pa tudi v Severni Ameriki in drugod po svetu.



Takšne so oznake EUR palet po novem.

standardom. Odločilno vlogo pri takšnem razvoju imajo države nekdanjega vzhodnoevropskega bloka, toda tudi številne države Evropske unije še do danes niso znale uveljaviti spoštovanja sprejetih standardov. To je pripeljalo do nesorazmerij pri konkurenčnosti izdelovalcev in popraviljalcev palet, saj se v vseh državah ta opravila niso merila s standardi, sprejetimi v UIC-ju.

Združenje EPAL si je že na začetku postavilo cilj, da bi bila članica združenja vsaka evropska država. Prizadevajo si za uveljavitev standardov po vsej Evropi, dodeljevanje licenc za izdelovanje, trgovanje in popravilo izmenljivih standardnih palet, uveljavljanje enotnih kriterijev za izmenljivost in predpisov za popravila, za usklajeno doktrino pri nadzoru kakovosti, harmonizacijo pristojbin za nadzor, dopolnitve in izboljšanje standardov, vključitev nadaljnjih

podjetju. Na eni strani visoki standardi pri novih ali popravljenih paletah pomenijo višje stroške izdelave ali popravila. Obenem pa predpisane kakovosti pri uvoženih paletah ni moč zagotoviti, saj »divji«, neregistrirani in nenadzorovani izdelovalci oziroma popraviljalci ne spoštujejo predpisov. Število nekakovostnih palet iz Vzhodne Evrope pa se povečuje tudi zaradi zelo nizkih tamkajšnjih pristojbin, ki mnogokrat ne pokrivajo stroškov. Slovenske železnice zaradi pravnih ovir in nesodelovanja državnih organov ne morejo nadzirati uvoznikov in trgovcev, ki z nami kot mednarodno verificirano družbo za nadzor palet niso sklenili pogodbe. Večji uporabniki palet pa celo uvažajo nestandardne palete, ki so kljub svoji neustreznosti označene kot standardizirane palete EUR.

S podobnimi težavami v logističnih verigah so se srečevale tudi

so se za ta pomembni korak odločile Nemške železnice (DB), a le pod pogojem, da se jim pridruži vsaj še dve železnici. Konec julija 1994 so železnice Nemčije, Francije in Švice prve podpisale takšen sporazum. Ta ureja odstop pravic v zvezi z zaščiteno blagovno znamko za izmenljive ravne lesene palete, jeklene boks palete ter izmenljive okvire in pokrove. Tehnični pravilnik določa vse podrobnosti o izdelavi, trgovanju in popravilu ter vsebuje tudi pravilnik o nadzoru. Pogodba o nadzoru kakovosti se sklene med združenjem EPAL in verificirano nadzorno družbo. Slovenske železnice so sporazum z EPAL-om podpisale leta 1995 in 1. januarja 1996 je odgovornost za zagotavljanje kakovosti in za uveljavitev standardov UIC na slovenskem trgu prevzel EPAL. Za zagotovitev kakovosti EUR palet je bil vpeljan tudi nov znak EPAL kot

**Božena Glad, dr. dent. med,
v. d. direktorice Železniškega zdravstvenega doma Ljubljana**

Smo hiša prijaznih ljudi

Z zdravstvenimi domovi je že tako - manj kot jih obiskujemo, raje jih imamo. Za marsikoga med železničarji pa je obisk Železniškega zdravstvenega doma v Ljubljani redna naloga, ki se ji ne da izogniti. V njem namreč potekajo redni preventivni pregledi izvršilnih delavcev. Železniški zdravstveni dom je tako rekoč neločljiv del našega sistema. Dr. Božena Glad, ki ga vodi že dobro desetletje, nam je povedala nekaj več o dosežkih, pa tudi težavah pri delu tega zavoda.

Kakšen je pravzaprav cilj zdravstvene službe za železničarje?

Zdravstvena služba za železničarje je bila organizirana že pred mnogimi leti zato, ker je do železniških nesreč prihajalo zaradi človeškega dejavnika. Da bi kar najbolj izločili možnost izrednih dogodkov na železnici zaradi zdravstvenega stanja delavcev v prometu, je bilo organizirano zdravstveno varstvo za železničarje. Danes izvajamo preventivno in kurativno zdravstveno varstvo, in to na primarni in sekundarni ravni. Železničarji imajo v ŽZD Ljubljana na ravni kurativne zdravstvene dejavnosti zagotovljeno hitrejšo zdravstveno obravnavo, hitreje so odkrite nevarne bolezni in okvare zdravja, zato so tudi prej izločeni iz delovnega procesa. S tem se zmanjšuje možnost, da bi bolan delavec z zmanjšano delazmožnostjo ogrožal delovni proces in sebe. Tako je zagotovljena večja varnost potnikov v železniškem prometu, skrajšan bolniški stalež in

zmanjšana verjetnost invalidnosti pri dejavni populaciji. Aktivno in pasivno zdravstveno varstvo železničarjev je prednostna naloga vseh zaposlenih v ŽZD Ljubljana. Temu je prilagojena tudi naša organiziranost in delovanje. Vrh tako imenovane piramidne organiziranosti je Dispanzer za medicino dela, prometa in športa s konsultanti - zdravniki specialisti. To zagotavlja najvišjo stopnjo timske in interdisciplinarne obravnave vsa-

kega posameznika pri aktivnem in pasivnem zdravstvenem varstvu. S takšno organiziranostjo želimo doseči naš cilj - boljše varovanje življenja, zdravja in delovne zmogljivosti zaposlenih na Slovenskih železnicah. S tem pa tudi prispevamo k varnosti in urejenosti železniškega prometa.

Železniški zdravstveni dom je že dolga desetletja tesno povezan z železnico na

Slovenskem. Kako se je razvijala njegova dejavnost?

Železniški zdravstveni dom ima že dolgoletno tradicijo in je najstarejši zdravstveni dom v Sloveniji. Njegovi začetki segajo v leto 1923. Petega novembra tega leta sta bili namreč ustanovljeni Centralna ambulanca v Ljubljani in njena podružnica v Mariboru. S tem so bili postavljeni temelji železničarskemu zdravstvenemu varstvu na Slovenskem. Železniški zdravstveni



dom Ljubljana je bil ustanovljen leta 1953. V času po drugi svetovni vojni je bil Železniški zdravstveni dom Ljubljana eden od kar petnajstih zdravstvenih domov v Jugoslaviji, ki so v tem času skupaj skrbeli za več kakor 130.000 aktivnih železničarjev. Z Zakonom o zavodih se je spremenil tudi status našega zdravstvenega doma, ki je leta 1991 postal zavod s pravico javnosti, ustanovitelj pa so postale Slovenske železnice. Od ukinitve mariborskega zdravstvenega doma leta 1994 pokriva celotno območje Slovenskih železnic.

Kako pa je zdravstveni dom organiziran danes?

Čeprav ne sodimo med večje slovenske zdravstvene domove, bi lahko rekla, da smo organizirani kot majhna poliklinika, saj izvajamo široko paleto zdravstvenih storitev. Na Celovski cesti 4 v Ljubljani so poleg uprave še dispanzer medicine dela, prometa in športa, tri splošne ambulante ter številne specialistične ambulante – psihiatrična, internistična, nevrološka, dermatološka, otorinolaringološka, okulistična, ginekološka, ortopedska, flebološka, ultrazvok, mamografija, rentgen, mentalno-higienski dispanzer ter pet zobozdravstvenih ambulant. V Ljubljani imamo na Trgu OF dve splošni ambulanti in fizioterapijo, splošna ambulanta pa je tudi na Vilharjevi ulici. Poleg tega imamo splošne ambulante tudi v Novem mestu, Zidanem Mostu, na Jesenicah, v Postojni in v Novi Gorici, zobni ambulanti v Novi Gorici in Pivki. Danes nas je zaposlenih 96 delavcev, od tega je 24 redno zaposlenih zdravnikov in zobozdravnikov.

Kakšen delež vaših dejavnosti je pravzaprav povezan s Slovenskimi železnicami?

Poslovanje našega zavoda ni usmerjeno v dobiček, temveč v zadovoljstvo uporabnikov naših storitev, saj je zdravstvo neprofitna dejavnost. Na leto imamo okrog milijardo tolarjev prihodkov. Največ dela, skoraj dve tretjini, sestavlja delo po pogodbi z Zavodom za zdravstveno zavarovanje Slovenije za kurativno zdravstveno dejavnost, ki je v

več kot 50 odstotkih namenjena za železničarje. Preventivna zdravstvena dejavnost za Slovenske železnice pa nam pomeni okrog tretjino prihodkov. Manjši delež so druge storitve, na primer preventivni pregledi in pregledi voznikov motornih vozil. Za Slovenske železnice opravljamo preventivne preglede izvršilnih delavcev, zato imamo zaposlene tri zdravnike specialiste medicine dela prometa in športa z licenco za opravljanje takšnih pregledov. Pri pregledih železniških delavcev ugotavljamo, da je velika težava staranje izvršilnih delavcev, ki imajo največ težav z boleznimi okostja in boleznimi, ki so povezane z visokim pritiskom. Zaradi dela z računalniki se v zadnjem času kaže čedalje več težav z očmi.

Kako bi ocenili sodelovanje z našim podjetjem?

V Železniškem zdravstvenem domu Ljubljana radi rečemo, da smo »zvarjeni s tirik«, zato se trudimo storitve za naše uporabnike opravljati čim bolj kakovostno. Rečem lahko, da smo z železničarji kot pacienti zadovoljni, saj so prijetni ljudje in je z njimi lepo delati. Trudimo se, da delamo kakovostno in v skladu s strokovno doktrino, znamo pa tudi prisluhniti našim pacientom. Imamo se za hišo prijaznih ljudi. Da se s tem strinjajo tudi naši pacienti, pa kažejo anekste o njihovem zadovoljstvu, ki jih opravljamo dvakrat na leto. Zato se številni železničarji k nam vračajo. Tudi po uvedbi proste izbire osebnega zdravnika je velika večina zaposlenih na Slovenskih železnicah izbrala osebnega zdravnika pri nas, kar kaže, da so z nami in našimi storitvami zadovoljni. V ŽZD Ljubljana se trudimo, da so uporabniki naših storitev pregledani v najkrajšem možnem času, saj se zavedamo, da je zdravje zaposlenih pogoj za uspešno opravljanje dela. Težave se pojavljajo pri sodelovanju na ravni med ŽZD Ljubljana in ustanoviteljem. Vodstva HSŽ, ki so se pogosto menjavala, niso poznala pomembnosti povezanosti delovanja zdravstvene službe. Ravno zato so se v preteklosti pojavljale težave pri določanju cen za preventivne preglede. S Holdingom Slovenske železnice imamo podpisano

pogodbo o izvajanju preventivnih pregledov. Ta določa, da vsako leto na podlagi cen, ki jih določi Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije, s Slovenskimi železnicami podpisemo aneks k pogodbi in z njim določimo cene za preventivne preglede. Običajno vsako leto podpisemo aneks šele ob koncu tekočega leta z veljavnostjo za nazaj. Od leta 2002 do januarja 2004 pa aneks ni bil podpisan, kar je zelo oteževalo naše poslovanje.

Nekakšna posebnost železniškega zdravstvenega doma Ljubljana je, da si za večjo kakovost prizadeva tudi z uvajanjem certificiranih standardov kakovosti. Kaj lahko poveste o tem?

Po odločitvi uprave Slovenskih železnic leta 1999, da morajo tudi vse odvisne družbe in naš zavod pridobiti certifikat kakovosti, smo se tudi sami lotili uvajanja sistema kakovosti. Priznati moram, da je bilo na začetku kar nekaj odpora med zaposlenimi. Kljub temu smo se odločili, da vpeljemo sistem kakovosti in uredimo svoje poslovanje v skladu s standardom ISO 9002:1994. Tako smo ga 3. julija 2001 tudi certificirali. Pohvalimo se lahko, da smo prvi zdravstveni dom v Sloveniji, ki ima certificiran sistem kakovosti za osnovno zdravstveno dejavnost, specialistično ambulantno dejavnost in zobozdravstveno dejavnost. Svoja prizadevanja pa smo še nadaljevali, in 24. avgusta lani pridobili še certifikat ISO 9001: 2000. Sistem kakovosti nam je pomagal, da smo različne postopke in dokumentacijo postavili na pravo mesto. Natančno smo opredelili vse delovne procese, tako da jih poznajo vsi zaposleni. Do uporabnikov naših storitev pa se obnašajo odgovorno in prijazno. Tega nikakor ne bi mogli doseči brez sodelovanja vseh zaposlenih v ŽZD Ljubljana, pa tudi brez angažiranja vodstva, ki je moralo prvo postaviti vzgled. Naš naslednji korak na področju izboljšav kakovosti je bila odločitev za samoocenjevanje po evropskem modelu poslovne odličnosti, ki daje poudarek predvsem medčloveškim odnosom. Leta 2001 smo bili eden od devetih zdravstvenih domov,

ki so se priključili pilotskemu projektu RS za poslovno odličnost za zdravstvo 2001. Kakovost si prizadevamo izboljšati tudi z anketami med zaposlenimi in pacienti.

Pri vašem delu pa se prav gotovo srečujete tudi z različnimi težavami. Kaj vam najbolj krati spanec?

Precejšnje težave nam povzroča naša stavba na Celovski cesti, ki stoji že vse od leta 1923. V letih 1977 in 1978 je bilo dograjeno še eno nadstropje, pozneje pa večjih vlaganj v stavbo ni bilo. Zgradba je potrebna obnove – zamenjave strehe in oken. Zaradi častitljive starosti je v njej tudi veliko arhitektonskih ovir za nemoteno gibanje pacientov. Nimamo urejenih poti za invalide, obenem pa smo verjetno edini zdravstveni dom v Sloveniji brez dvigala. To je velika ovira za slabotnejše ali invalidne paciente, ki jih mora naše osebje preprosto prenašati med nadstropji. Poleg tega imamo premalo prostora za delovanje in smo prostorsko zelo utesnjeni. Načrti za dograditev zgradbe na območje proti tirom so že dolgo časa pripravljene, a so zaradi pomanjkanja sredstev obležali v predalu. Dela bomo morali nadaljevati. V naslednjih letih moramo nujno obnoviti biokemični laboratorij, zobotehnični laboratorij, oddelek za fizioterapijo in sejno dvorano v kletnih prostorih zgradbe.

Kljub temu pa obisk vaše hiše pokaže, da je bilo nekaj dela vseeno opravljenega.

Res je, že leta 1994 smo začeli prenavljati prostore, najprej seveda ordinacije, kupili smo aparate, brez katerih pač ne gre, kot na primer aparat za ultrazvočno diagnostiko, zamenjali dotrajani rentgen, z donacijo pa smo dobili mamograf. V okviru finančnih možnosti pa posodabljamo tudi drugo medicinsko opremo.

In kaj bi na koncu sporočili našim bralcem?

Skrbite za svoje zdravje, saj je vaše največje bogastvo. Z našo vizijo: boljši od konkurence v zadovoljstvo pacientov, pa smo vam pri tem pripravljene pomagati.

Najhitrejši evropski vlaki na preskusnih vožnjah

V Španiji so se začeli preskusi prvih dveh električnih potniških garnitur Siemensove družine Velaro E. Predvidoma januarja 2006 se bodo začele preskusne vožnje na hitri progi med Madridom in Barcelono, s hitrostmi do kar 385 kilometrov na uro. Rezultati poskusnih voženj naj bi španskim železnicam RENFE omogočili prevzem prvih 16 vlakov, znanih kot AVE S103, do konca leta 2006. Sledilo pa jim bo še deset garnitur, naročenih marca lani.

Vlaki Velaro E bodo na 640 kilometrov dolgi progi med Madridom

in Barcelono redno začeli voziti januarja 2007. Dosegali bodo hitrost 350 kilometrov na uro in tako postali najhitrejši vlaki stare celine. Največja redna hitrost potniškega vlaka v Evropi namreč trenutno znaša 330 kilometrov na uro, dosegajo pa jo vlaki na progi med Kölnom in Frankfurtom.

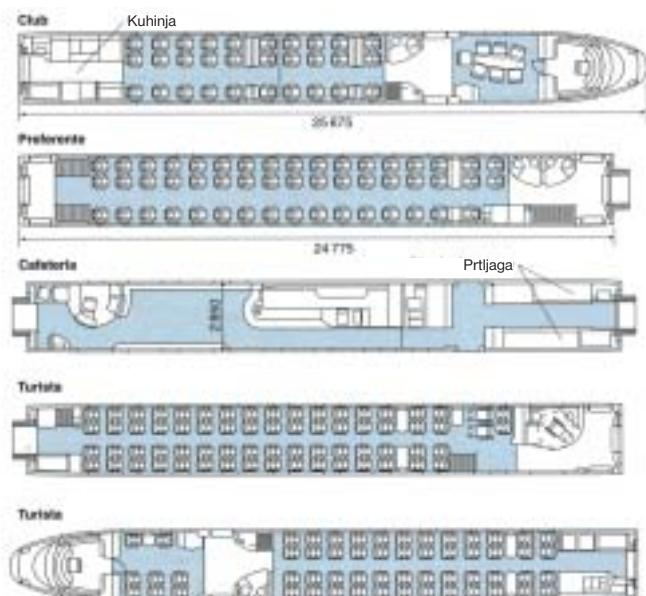
Po pogodbenih določilih naj bi nove Velare sestavljala CAF in Alstom v Španiji, ker pa to ni bilo mogoče, je Siemens večino proizvodnje umaknil v Nemčijo. Izdelava novih hitrih vlakov je zato osredotočena v Siemensovi

tovarni v Krefeldu, v delavnicašpanskih železnic v Valladolidu pa se sestavljata samo dve garnituri. Kljub zamudam pri izdelavi so v Siemensu prepričani, da večjih negativnih posledic ne bo, saj tudi hitra proga Madrid-Barcelona še ni dograjena.

Velaro E je izpeljanka nemškega ICE 3, ki jo sestavlja osem členov. Deluje lahko le pri napetosti 25 kV 50 Hz in dosega stalno moč 8.800 kW. Nove garniture so opremljene z opremo ETCS druge stopnje in sistemom GSM-R ter seveda s španskimi varnostnimi sistemi. Zaradi vročega španskega podnebja so prilagodili tudi klimatsko napravo, ki se lahko spopada z zunanji temperaturami do 50 °C. V notranjosti vlaka, ki je zaradi velikih hitrosti hermetično zaprta, so 404 sedeži, razporejeni v tri razrede. Razred Club je v zadnjem delu garniture. Opremljen je z lastno kuhinjo in sejno sobo s sedmimi stoli. V dveh členih so sedeži razreda Preferente razdeljeni po sistemu

2+1, en vagon pa je namenjen za bar. V njem so tudi informacijski pult za potnike, pisarna vodje vlaka ter skladišče za prtljago. Preostali štirje vagoni so turističnega razreda, z razporeditvijo sedežev 2+2. Vrtljivi sedeži v vseh razredih potnikom omogočajo pogled na stropne zaslone; vsebino, ki bo prikazovana, bo lahko izbiralo osebje. Vsak potnik bo lahko izbral med sedmimi radijskimi programi, informacijski sistem pa je ločen po posameznih vagonih in omogoča prikazovanje različnih informacij.

Siemens pa svojo družino hitrih vlakov Velaro International širi tudi v druge države. Trenutna serija trinajstih garnitur ICE 3 je opremljena s 458 sedeži, Siemens pa že razmišlja o verziji s kar 600 sedeži na vlaku, dolgem prav tako 200 metrov. Naslednji korak bo verjetno širokotirna izpeljanka z osmimi oziroma dvanajstimi členi za Rusijo, Siemens pa bo sodeloval tudi na italijanskem razpisu za 30 hitrih vlakov, ki že poteka.



Aktualno

Harry Potter na nemških železnicah

Nemške železnice so se z zanimivo akcijo pridružile evforiji, ki jo prinašajo priljubljene knjige o Harryju Potterju. Tridesetega septembra, na dan začetka prodaje nemškega prevoda šeste, predzadnje knjige serije, so na kielski postaji pripravili pravo praznovanje. Vse trgovine na postaji so bile odprte vsaj do polnoči, ko je v knjigarni stekla prodaja nove knjige, v njih pa so za krajšanje čakanja ponujali različne popuste za otroke in odrasle. Za zabavo so poskrbeli še z živo glasbo, številnimi nagradnimi igrami, kolesom sreče, za otroke so pripravili celo disko. Poleg tega so v posebej za to priložnost postavljenem kinu vrteli odlomke iz filmov o malem čarovniku in še bi lahko naštevali. Tudi potovalni center Nemških železnic je bil na ta dan odprt dalj časa – kar do 23. ure. V njem pa so potniki, ki so rezervirali dopustniški aranžma, vreden vsaj 1.200 evrov, na ta dan dobili 30 evrov popusta.

HŽ uspešno v prvem polletju

V prvi polovici leta so Hrvaške železnice na 2.800 kilometrih prog prepeljale dobrih 19 milijonov potnikov, kar je povprečno 105.802 potnikov na dan. V primerjavi s prvo polovico lanskega leta se je število potnikov povečalo za sedem odstotkov. Najboljše rezultate so dosegli z vlaki, ki vozijo proti morju. Letos naj bi po načrtih skupaj prepeljali 38,5 milijona potnikov.

Po hrvaških progah pa vsak dan poleg 777 potniških vlakov povprečno vozi še 250 tovornih vlakov. Od januarja do konca junija so ti prepeljali 7,49 milijona ton tovora. V primerjavi z lanskimi rezultati gre za kar 17,2-odstotno povečanje, zelo podobni so tudi dosežki pri netotonskih kilometrih. Hrvaške železnice tako nadaljujejo rast količine tovora in potnikov zadnjih petih let.



Evrovinjeta še vzbuja pomisleke

Evropska komisija je že 23. julija 2003 predstavila predlog nove direktive o tako imenovani evrovinjeti. Gre za način zaračunavanja prometa težkih tovornjakov po evropskih avtocestah. Cilj direktive je odražanje tako notranjih kot zunanjih stroškov in s tem doseganje trajnostnega prometnega razvoja.

Evropski mlini pa meljejo počasi. Šele 21. aprila letos so evropski transportni ministri podprli predlagano direktivo. Ministri so se odločili za kompromis, po katerem lahko posamezne države podvojijo ali celo odpravijo plačevanje cestnin in tako spodbujajo preusmeritev prometa tovornjakov na manj obremenjene termine ter nagrajujejo do okolja prijaznejša vozila. Dodatne cestnine pa lahko uvedejo za financiranje novih alternativnih načinov transporta, na primer železnic ali notranjih vodnih povezav.

Evropska komisija pričakuje, da bodo takšne prilagodljive cestnine spodbujale uporabo manj zasičenih transportnih omrežij in čistejših načinov transporta. Prva razprava v odboru za transport in turizem v evropskem parlamentu se je osredotočila na vprašanje, ali naj bi se cestnine zaradi prak-

tičnih razlogov omejile le na težke tovornjake ali pa bi jih morda zaračunavali tudi za osebne avtomobile. Kot je bilo pričakovati, se je avtomobilska industrija ostro uprla dodatnim finančnim obremenitvam voznikov osebnih avtomobilov. Po njihovem prepričanju že obstoječe cestnine z lahkoto zadoščajo za pokrivanje stroškov, ki jih na avtocestah povzročijo osebni avtomobili. Na drugačno stališče pa so se postavile okoljevarstvene nevladne organizacije, ki že dolgo zahtevajo nove sheme zaračunavanja cestnin. Kot primer ponujajo švicarski model, ki omogoča financiranje železniških projektov s pobiranjem cestnin.

Pred drugo obravnavo nove direktive v evropskem parlamentu, ki bo predvidoma novembra, so svoje stališče predstavile tudi evropske železnice. Izvršni direktor Skupnosti evropskih železnic (CER), Johannes Ludwig, je poudaril, da železnice pričakujejo poštena in primerljiva načela zaračunavanja tako notranjih kot zunanjih stroškov (na primer stroške škode okolju, zastojev in nesreč). »Potrebujemo zakonodajo, ki bo upoštevala načelo 'uporabnik plača'. Evropski svet je o njej že več-

krat govoril, podpore transportnih ministrov pa takšni ukrepi še nikoli niso doživeli,« pravi Ludwig. Obstoječa zakonodaja namreč evropskim vladam sploh ne dovoljuje, da bi uveljavile načelo 'uporabnik plača' in tako sledile uspešnemu modelu švicarske vlade. Dokler se to ne bo spremenilo, ne moremo realno pričakovati selitve tovora s cest na tire. Danes samo uporabnina za progo med Varšavo in nemško mejo stane okrog 4.800 evrov, uporaba avtoceste pa je za tovornjake skorajda brezplačna. To je samo primer nesorazmerij, ki po Ludewigovih besedah jasno dokazujejo, da je enakopravnost med cesto in železnico še daleč. Tehnica pa se seveda jasno nagiba na stran in v korist cestnih prevoznikov. Tudi trenutna razprava v evropskem parlamentu gre v napačno smer, je prepričan izvršni direktor CER-a. Prinaša nam namreč evropske avtoceste, zapolnjene s tovornjaki in z vsemi negativnimi posledicami za okolje. Če zaračunavanje cestnin ne bo vključilo tudi zunanjih stroškov, bo Evropa naredila velik korak nazaj od doseganja ravnotežja med prometnimi načini v tovornem prometu.

Slavko Špur

Moj moto je: vse življenje se učimo

Ste vi našli železnico ali je ona poiskala vas?

Hm, zanimivo vprašanje. Pravzaprav je šlo bolj za splet okoliščin. V naši družini, ožji in širši, namreč nikoli ni bilo nobenega železničarja. Leta 1965 sem se vpisal na strojno srednjo tehnično šolo v Mariboru, kajti ta stroka me je od nekdaj zanimala, in opravil sprejemne izpite. Hkrati pa sem se vpisal tudi na prometno šolo in bil sprejet. Potem ko sem že 14 dni obiskoval pouk na strojni, pa so me s prometne šole obvestili,

da bom moral povrniti vse stroške, obenem pa so mi ponudili tudi štípendijo. Kaj sem hotel, »prese-dlak« sem pač na prometno, in reči moram, da mi prav nikoli ni bilo žal. Vpisal sem se sicer na štíriletno šolo, vendar so jo po treh letih razpustili in naše šolanje proglasili za končano, se pravi triletno. Če smo hoteli postati prometniki, pa smo seveda potrebovali štíri leta izobraževanja. Kot odličnjaku se mi je zazdelo, da si lahko malce več privoščim, zato sem bil pobudnik,

da smo tedanje vodstvo šole kar nekako izsilili, da so nam omogočili četrti letnik opraviiti v Ljubljani. Po šoli sem bil vlakovni odpravnik v Štorah, po odsluženju vojaščini pa sem delal na različnih postajah od Zidanega Mostu do Slovenske Bistrice. Potem sem bil štíri leta vlakovni odpravnik v Celju, nato dve leti operativni pomočnik šefa postaje, leta 1982 pa sem postal šef celjske postaje. Ob delu sem diplomiral na Višji pravni šoli in tedaj prevzel mesto šefa kadrovske službe tedanje ŽTO Celje. Po ukinitvi Prometne sekcije Celje sem postal šef prometnega vozlišča Pragersko. Leta 1996 sem ob delu diplomiral na Pravni fakulteti in nato dve leti delal kot referent za pravne zadeve v Sekciji za promet Maribor, nato postal šef sekcije, kar sem bil vse do nove organizacije Slovenskih železnic, decembra 2000, ko sem postal šef Sekcije za vodenje prometa Maribor, in to počenjam še danes.

Koliko zaposlenih je v sekciji?

Trenutno nas je 437 zaposlenih. Moje območje obsega 429 kilometrov prog, ob katerih je 45 železniških postaj, od Rimskih Toplic preko Koroške, Štajerske, Prlekije, Prekmurja ...

Veliko ljudi ... Je težko usklajevati toliko različnih značajev, hotenj?

V prvi vrsti morajo biti vsem zaposlenim dobro znana pravila igre – gre za podrobno opredeljene pravice in dolžnosti, tako posameznika kot kolektiva. Veste, v vodenju prometa se ne moremo in ne smemo igrati nekakšne »politike«: prva in predvsem temeljna je varnost! Tudi vodenje kolektiva s tako specifičnimi in kompleksnimi nalo-

gami ni preprosto. Človek mora biti načelen, mora znati poslušati, se sproti učiti in biti tudi dovzeten za nove zamisli. Mora spoštovati sodelavce in, če je treba, njihove odločitve tudi podpreti. Ožji krog sodelavcev mora biti strokoven in zanesljiv. Prepričan sem, da je v mojem kolektivu tako. Mislim, da je počutje sodelavcev, in s tem kajpak tudi moje, dobro, in da z veseljem prihajamo na delo. Naše delo terjá medsebojne odnose na profesionalni ravni, saj le tako lahko pričakujemo dobre rezultate.

Seveda vse ni idealno, lahko bi bilo še bolje, k čemur bi bistveno prispevala uveljavitev nekaterih novih sistemskih rešitev, predvsem predpisov, kar bi imelo za rezultat vpeljavo dosežkov sodobne tehnike oziroma tehnologije; to bi močno olajšalo stresno delo naših delavcev. Pri tem imam v mislih tudi posodobitev prog, s čimer ne bi bil več toliko občuten tako imenovani človeški dejavnik. Gre pa vse skupaj odločno prepočasi. Primer: v Štorah in na Lipi imamo še vedno čuvaja zaporničarja, čeprav je proga dvotirna in opremljena z APB napravo. Zaporničarji so tako spričo gostote prometa, kar je združeno tudi z udeleženci v cestnem prometu, pod nenehnim pritiskom. Avtomatske zapornice bi v trenutku rešile položaj.

Pa vendar nekatera dela pri prenovi potekajo.

Res je, nekateri remontí se izvajajo, a vse skupaj traja predolgo. Počasne vožnje, ki nastajajo po remontu, trajajo tudi še nekaj mesecev, kar je ob tiru, ki je nov, popolnoma nerazumljivo! Videti je, da komisije, ki prižgejo zeleno luč za odpravo počasne vožnje, svojega dela ne opravljajo dobro. Primer: po novem



levem tiru na progi med Hočami in Teznom traja počasna vožnja že od 10. novembra 2004. Ko smo že pri prenovah: vsekakor bi morali temeljito obnoviti in posodobiti postajno poslopje in perone na mariborski železniški postaji, ki so nam v sramoto. Navsezadnje gre tudi za ugled železnice v najširšem pomenu! Postaja je videti kot ruševina, obdana je z zaščitnimi odri, a ne zaradi morebitnih gradbenih del, temveč izključno zaradi varnosti mimoidočih. Ob dežju je treba zapreti dostop na 2. peron, saj se ta spremeni v jezero, ob zmrzali pa v drsališče. Kljub našemu nenehnemu opozarjanju pa odziva ni.

So pooblastila šefa sekcije dovolj široka?

Kot šef sekcije ugotavljam, in najbrž moje mnenje delijo tudi drugi šefi, da imamo premalo pooblastil, saj bi nekatere zadeve s področja razporejanja delavcev, disciplinske odgovornosti, nabave materiala ... veliko hitreje in lažje reševali, če bi lahko več odločali sami. Položaj na svojem terenu vendar poznam iz »prve roke«! Včasih se zgodi, da odgovorne prepričujemo v upravičenost neke poteze ali projekta, a se stvar tako zavleče, da je navadno prepozno.

Kar zadeva stroškovno politiko: država kot izključna lastnica infrastrukture bi morala v celoti pokriti strošek vodenja prometa, saj nam ona odreja obseg in dinamiko dela. Vsako leto ob novem voznem redu določimo potrebno število delavcev, in to je tista podlaga, ki jo moramo dobiti plačano. Mi resda napravimo kalkulacijo, država pa znesek zniža.

Kadrovska zasedenost v sekciji?

Čutimo pomanjkanje določenega profila kadrov, predvsem vlakovnih odpravnikov in kretnikov. Obljubljeno nam je bilo, da se bodo tisti »posojeni« delavci, ki se vsak dan vozijo na dela pri posodabljanju primorske proge, kmalu vrnili, vendar se je posodabljanje na Primorskem zavleklo, kar se nam močno pozna.

Sekcije se pogosto pritožujejo nad slabo računalniško

opremljenostjo.

Računalniške opreme na območju naše sekcije je odločno premalo, na stranskih progah pa je sploh ni. Agencija za železniški promet bi morala zagotoviti pokritje oziroma opremljenost z računalniki na vseh 45 postajah, a se za zdaj ni zgodilo še nič. Sami skušamo z osebnimi računalniki in z elektronsko pošto opremiti vsaj šefe postaj. Koroška proga, denimo, je po elektronski poti dobresedno »odrezana«. Če bi brzojavke lahko pošiljali po elektronski pošti, bi seveda pomembno povečali učinek in hitrost obveščanja.

So zaposleni dovolj in sproti obveščeni o dogajanju na železnici?

Menim, da obveščeni, tako vertikalne kot horizontalne, na sistemu za vodenje prometa ni dovolj. Tako, denimo, nekatere informacije, ki bi jih morali mi posredovati delavcem, delavci dobijo od sindikatov. Na nekatere pomembne odločitve nimamo vpliva. Resda se šefi sekcij sestajamo na kolegijih, vendar tam obravnavamo predvsem strokovno aktualno problematiko s področja vodenja prometa. Sâm znotraj sekcije vse informacije, ki jih pač imam, vsaj enkrat na mesec posredujem na kroških kakovosti in na drugih sestankih ali ob obiskih po delovnih enotah.

Omenili ste zastarele predpise.

Naši predpisi vsekakor niso usklajeni z razvojem tehnike, ki gre kajpak nezadržno naprej. Petnajst let po osamosvojitvi še vedno uporabljamo kopico jugoslovanskih predpisov, ki bi jih bilo treba korenito spremeniti in predvsem posodobiti. Novi signalni in prometni predpisi sta sicer narejena, a se njuna uveljavitev odlaga in odlaga.

Imajo zaposleni tudi možnost dodatnega izobraževanja?

V sekciji za vodenje prometa Maribor je izobrazbena struktura zelo dobro pokrita, tako imajo v strokovnih službah prav vsi zaposleni zahtevano stopnjo izobrazbe. Kar pa zadeva dodatno izobraževanje: vsako leto pripravimo program

izobraževanja, vendar se zaradi pomanjkanja denarja žal ne izvaja tako, kot bi bilo treba. Pripravili in izvedli pa smo usposabljanje vlakovnih odpravnikov in dispečerjev, okrog 20 delavcev, za program Ittis, to je računalniški sistem vodenja prometa oziroma centralno vodenje prometa. Ta sistem že deluje med Mursko Soboto in Hodošem, med Ormožem in Mursko Soboto pa še ne, saj izvajalec kljub končanemu gradbenemu delom še ni začel s poskusnim obratovanjem na postajah Beltinci in Ljutomer.

Ste z dosedanjim delom sekcije zadovoljni?

V sekciji za vodenje prometa smo skorajda v celoti izpolnili, kar smo si bili zadali. To je predvsem opremljenost večine delovnih prostorov zaposlenih, to so prometne mize in podobno, nekateri pa pridejo na vrsto prihodnje leto, kakor je pač predvideno v dolgoročnem načrtu. Veliko preglavic pa nam povzroča zagotavljanje odmora med delom prometnega osebja, saj ga, predvsem na glavni progi, preprosto ne moremo zagotoviti. Treba bo poiskati ustrezno sistemsko rešitev, morebiti v obliki denarnega nadomestila ali podobno. Čim prej bo tudi treba pripraviti pravilnik o delu v izmenah izvršilnih železniških delavcev; težave so predvsem na stranskih progah.

V vodenju prometa bi morali končati rangiranje železniških postaj, saj imamo na glavni progi še vedno dve postaji IV. ranga, to sta Rimske Toplice in Ponikva. Postaje bi morali poenotiti na dva ali največ tri ränge. Tako imamo sedaj, denimo, dve postaji z enakim številom vlakov na dan, toda prva od njiju sodi v II., druga pa v IV. rang.

Obeta se nam (seveda ne samo nam) popolna liberalizacija trga.

Menim, da v tem trenutku Slovenske železnice kot sistem še niso pripravljene na globalno liberalizacijo trga toliko, kot bi morale biti. Do liberalizacije prihaja že danes, slej ko prej pa bo prišlo jutri. Vsekakor pa bo treba, ne glede na to, kako bo sestavljena nova organizacija podjetja, segmentu liberalizacije nameniti veliko pozornosti. Prihajajoča

konkurenca bo pač neizprosna. Menim, da je prav, da postanemo upravljalec infrastrukture, znotraj nje pa bi bilo prav gotovo treba ločiti dve popolnoma različni dejavnosti: področje vodenja prometa in področje vzdrževanja. Vodenje prometa je namreč izključno odvisno od financiranja s strani države, medtem ko lahko področje vzdrževanja določen del svojih storitev ponudi tudi trgu.

Pa vendar gospod Slavko Špur najbrž ni 24 ur v službi?

Stanujem na Ponikvi, vsak dan se vozim v službo približno 60 kilometrov daleč. Sem poročen, imam hčerko in sina, oba sta že v službi. Prosti čas? Hja, kolikor mi ga pač ostane ... Dobršen del ga gre za družbene dejavnosti: že deset let sem predsednik Turističnega društva Ponikva, obenem podpredsednik sveta krajevne skupnosti Ponikva, član nekaj odborov in komisij na občini Šentjur. Za svojo dušo pa – vinograd z zidanico, seveda. Imam okrog 350 trsov, prevladuje renski rizling, zraven sta še rumeni muškati, chardonnay. Lepo je, ko se v zidanici dobimo prijatelji, zapojemo, marsikatero veselo rečemo ... Sicer pa zelo rad hodim v gore, slovenske imam »pod gozdarji« skorajda vse. V tuje hribe pa ne hodim, saj imamo v Sloveniji še toliko neraziskanih lepote.

Imate kak življenjski moto?

Moj moto je: vse življenje se učimo. Poklic, ki ga opravljaš, je treba imeti rad. Menim, da kombinacija veselja do svojega dela, izobrazbe in delovnih izkušenj omogoča človeku, da v življenju sprejema prave odločitve. V 35 letih in nekaj mesecih dela niti enkrat nisem podvomil o pravilnosti svoje izbire – kljub marsikateri res ugodni ponudbi, pa tudi kljub marsikateremu razočaranju in hudim časom. Moti pa me, da se vsakokrat, ko se na železnici menja uprava, takoj začnemo reorganizirati, kar pri ljudeh povzroča malodušje. Železnice s svojo ugledno, stoletje in pol trajajočo tradicijo, preprosto ne moremo kar tako spreminjati, zgolj zaradi zahtev dnevne politike.

Pogled s Klumpe na
vinograde Koga.

Na izlet z vlakom

Iz Ormoža v Ljutomer

Čez Ljutomersko-ormoške gorice drži začetni del Planinske poti po ormoški občini, ki se ji z veseljem pridružimo med pohodom iz Ormoža v Ljutomer. Na Jeruzalemu gre pot po svoje, mi pa tudi, saj se skozi Železne Dveri spustimo v Ljutomer. Obenem se počutimo zelo »evropsko«, saj ves čas hodimo v družbi rdeče-rumenih oznak evropske pešpoti E7. Obenem smo tudi malo raziskovalci, saj se oznake ponekod rade nekoliko skrijejo: če jih nekaj časa ni na spregled, to pomeni, da se je treba vrniti nazaj in poiskati pravo smer. Ker pot drži večinoma po cestah, se kot druga možnost ponuja izlet s kolesom, s katerim pa oznake E7 ne upoštevamo vedno in se zaradi enostavnosti držimo le cest. V vsakem primeru je to izlet, za katerega si vzamemo dva dneva, saj enološko-kulinaričnih izzivov ob poti ni malo in ne gre, da bi mimo njih preveč hiteli. Poleg tega je čas trgatve, grozdje je sladko, vino pa sploh, saj Jeruzalem z okolico slovi po izvrstnih belih vinih vseh sort in trgatav. Ker je celovit opis poti predolg, je v nadaljevanju navedeno le nekaj ključnih podatkov in smeri, sicer pa se pustimo presenetiti. Skratka, za ta potep si raje privoščimo več časa kot običajno. Z ž. p. Ormož gremo levo, ob cesti in nato po pločniku ob njej v Ormož. Če gremo pred črpalko levo, pridemo v središče mesta,

na desni strani pa je Ormoški grad, za katerim se širi prijeten park. Nadaljujemo mimo črpalke in avtobusne postaje nasproti nje do križišča. Ob njem stoji hotel, kjer lahko na recepciji kupimo vodniček Planinske poti po ormoški občini, ki nam pride prav v nadaljevanju do Jeruzalema in nas še kdaj drugič zvabi na pot.

Na križišču zavijemo desno in gremo po pločniku ob Ljutomerski cesti. Ko pridemo mimo odcepa za Dolgo Leso, na naslednjem odcepu, še pred veliko trgovino, zavijemo desno na Opekarniško ulico in po nekaj korakih pri hiši št. 1 levo. Cesti sledimo v Pušence in se od tam vzpnemo na vrh 300 metrov visokega Huma. Iz Ormoža do sem hodimo približno **1 uro in 15 minut**.

S Huma se spustimo v Šalovce in se skozi Lačaves in po slemeu nad vinogradniškimi legami Koga vzpnemo na vrh vzpetine Klumpa, kamor pridemo v **2 urah do 2 urah in 30 minut**. Nekdanji vodni stolp vrh plečate vzpetine danes služi v razgledovalne namene. Kilometer daleč je izletniška kmetija Hlebec, kjer so na voljo prenočišča. S Klumpe se skozi Zasavce in Kajžar podamo na Jeruzalem, kamor pridemo v nadaljnjih **2 urah do 2 urah in 30 minut** hoje. V vinskem hramu nedaleč od cerkve so poleg hrane, pijače in prijetnega razgleda na

voljo tudi prenočišča.

Menda nam ostane samo še sestop v Ljutomer, kamor z Jeruzalema pridemo v **1 uri in 30 minut**. Po cesti se napotimo v Železne Dveri, kjer smo glede nadaljevanja poti posebej pozorni pri gradu podobni stavbi, nekdanji vinski kleti benediktinskega samostana iz Admonta na avstrijskem Štajerskem. S ceste gremo tik ob stavbi, okoli vogala in nato po prehodu med vinogradi navzdol. Ko sestopimo skoraj do ribnikov, gremo po cesti nad njimi levo do ceste Ljutomer-Ormož. Desno in ob njej v Ljutomer, po Ormoški cesti proti središču mesta. Do železniške postaje Ljutomer mesto pridemo tako, da gremo na krožnem križišču pred središčem mesta desno, mimo avtobusne postaje in po prvi cesti desno, mimo gasilskega doma do postaje. Ker je časa menda dovolj, lahko pred tem z omenjenega križišča stopimo naravnost, mimo hotela na Glavni trg in si privoščimo postanek v središču Ljutomera.

Skupaj 7 do 8 ur hoje. Za splošno orientacijo prideta prav vodniček omenjene planinske poti in izletniška karta Pomurje (1 : 75.000), na kateri pa naša pot ni vrisana.

Iz smeri Murska Sobota je za izlet primeren vlak Mura z odhodom iz Murske Sobote ob 5.40. V Ormožu izstopimo ob 6.26. Iz smeri Maribor je kot nalašč vlak z

odhodom z mariborske postaje ob 7.00; v Ormož pridemo ob 8.09. Za izlet iz ljubljanske smeri načrtujemo dvodnevni izlet: z vlakom Citadella, ki iz Ljubljane odpelje ob 7.40, prispemo v Ormož ob 10.25. Za vrnitev v smer Murska Sobota na ž. p. Ljutomer mesto ujamemo vlak ob 16.08 ali 17.01 ali počakamo na vlak ob 20.45. Proti Mariboru se iz Ljutomera odpeljemo s Citadello ob 18.21 in v Pragerskem počakamo na vlak Pohorje ob 19.35, proti Ljubljani pa nadaljujemo z istim vlakom.



Narobe, vendar prav obrnjen svet v kozarcu muškata vrh Jeruzalema.

Slikovna križanka




NOVA PROGA	NEKD. PREPROSTA POPOTNA TORBA	OSTANEK OBRANEGA GROZDA	SREDIŠČE VRTENJA RUTENIJ			NEKD. MISS SLOVENIJE GAČNIK	OSEBA, KI JE NOČEMO IMENOVATI	DRUŽINA EKONOM. POMEMBNIH MOR. RIB	ŽIVINSKA STAJA PO PLANINAH	RIMSKA ŠTIRI		GESLO FR. REVOLUCIJE, EGALITE	PRISTANIŠČE V JUŽNI ITALIJI
LASTNOST BORBENEGA ČLOVEKA										NEKD. SLAVNOST. TELOVADNA PRIREDITEV			
IZURJENA ŽENSKA										JEZERO V ETIOPIJI			
SLAVKO OSTERC			ZAHVALNA PESEM MAJHEN ŽRTVENIK							MIT. PRVI LETALEC RASTLINO-SLOVEC			
NAROČILO VNAPREJ							POSDEDELNA ODEJA ZEVSOVA ŽENA					OSKAR NEDBAL ANG. IGR. (EDMUND)	
ANGELA (LJUBKOVALNO)					POSODA ZA PEPEL UMRLEGA, ŽARA	JUNAK MAŠČOBNO TKIVO PRI GOVEDU							
URADNI SPIS				NAŠ FILOZOF (ANDREJ) DOBA, ERA				TVORNIK (V SLOVN.)	BESEDILO				
Risba KIH	UKAZ, POVELJE	RIM. BOG. ZARJE JAJČNIK, OVARIJ							VRH V PIRENEJIH OTOŠKA DRŽAVA				
VELIKA, MOČNA ŽENSKA												SL. PISATELJICA HERGOLD	OKAMNELA SMOLA TERCIAR. IGLAVCEV
OVČICA						NEKD. SL. ALPСКА SMUČARKA (MATEJA)	TRILETJE RADIO-AKTIVNI PLIN						
AM. FILM. IGRALKA WEST				OSJE GNEZDO	MOČAN PRIJEM						CESTNO VOZILO	VERA ALBREHT VESOLJEC ARMSTRONG	
TV VODITELJICA (ALENKA)					SLIKARKA (MELITA) IZUMRLA PTICA					GENERALNI SEKRETAR OZN (KOFI) STARI OČE			
NIKEJ			PRAVEC, KURZ GREGOR BAKOVIČ					PRED-BOŽIČNI ČAS KRANJ					
OTOK V ZADARSKI OTOŠKI SKUPINI									NARAVO-SLOVJE				
DIŠEČA SNOV IZ ČREVESJA KITA						NORINA RADOVAN			DENAR V ZDA				

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**

