

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno
Poslovanje v letu 2005
Izguba nekoliko nižja
od načrtovane

Aktualno
Logi-stik 2006
Logistika že
spreminja ekonomijo

Aktualno
Nova pogodba
z Luko Koper
Korak v pravi smeri

Potniški promet
Kako do informacij
o voznih redih,
cenah, ponudbi,...

Tovorni promet
KT Ljubljana
Majhni doma –
prepoznavni v Evropi

Infrastruktura
Kljub kupom
snega promet
ni stal



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, Zoran Račič, Boštjan Vene, Igor Kuralt, Primož Kokalj, arhiv BTC City, arhiv SŽ. • tisk: Flaksy d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prihodnja številka Nove proge izide 8. marca. Prispevke zanjo lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 21. februarja.



Aktualno

Lansko leto smo po dosegljivih podatkih končali z izgubo v višini 2,7 milijarde tolarjev. Gre torej za izgubo, ki se je napovedovala že pred nekaj meseci.



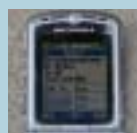
Aktualno

Od sredine decembra je bilo na naših progah občasno mogoče videti prvo, tako imenovano predserijsko, lokomotivo iz serije SŽ 541 v barvah našega podjetja.



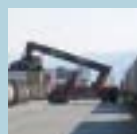
Aktualno

Generalni direktor Slovenskih železnic dr. Jože Jurkovič in predsednik uprave Luke Koper Robert Časar sta 23. decembra podpisala novo pogodbo o sodelovanju obeh podjetij.



Potniški promet

Obveščanju uporabnikov se v zadnjih letih namenja čedalje večja pozornost. Tudi v potniškem prometu smo se usmerili v izboljšanje kakovosti obveščenosti o naših storitvah.



Tovorni promet

Kljub zmanjšanju Revozove proizvodnje so na ljubljanskem kontejnerskem terminalu z lanskimi rezultati lahko zadovoljni.



Infrastruktura

Letošnja snežna pošiljka je zagotovo preseгла vse rekorde zadnjih dvajsetih let. Največ snega je zapadlo predvsem na področju Gorenjske.



Uvodnik

Marko Tancar,

odgovorni urednik Nove proge

1

Prvi letošnji mesec je za nami in znani so že prvi podatki o našem lanskem poslovanju. Kot je na novinarski konferenci sredi januarja povedal dr. Jože Jurkovič, smo lansko leto po dosegljivih podatkih končali z izgubo v višini 2,7 milijarde tolarjev. Takšen poslovni rezultat se je napovedoval že kar nekaj časa, kot je še povedal generalni direktor, pa gre v danih okoliščinah za realen poslovni rezultat. Za letos lahko pričakujemo nadaljevanje rasti količine tovora in števila potnikov, v tovornem prometu pa se bo po načrtih končno začelo ustavljati večletno realno padanje prihodkov.

Tovorni promet je prihodkovna hrbtenica našega podjetja. Je tisti del naših storitev, ki je tržno najbolj zanimiv, obenem pa zato tudi najbolj izpostavljen gibanjem na trgu in nenazadnje mednarodni konkurenci, ki je že pred vrati. Z odprtjem evropskega železniškega trga prevozov v tovornem prometu bodo lahko tudi tuji prevozniki, seveda ob izpolnjevanju predpisanih pogojev, vozili po naših progah. Nevarnost za naše posle? Seveda, a obenem tudi priložnost, saj se bomo tudi »majhne« Slovenske železnice s svojimi vlaki lahko podale na omrežja drugih držav Evropske unije. Pri tem nam bodo v veliko pomoč nove večsistemske lokomotive in tovorni vagoni. Prva od novih lokomotiv vrste 541 z znakom Slovenskih železnic je decembra na naših progah že opravljala poskusne vožnje, o katerih pišemo tudi v tokratni Novi progi.

Ker pa je jasno, da sama tehnika brez vsebine ne pomeni veliko, vsekakor ne gre prezreti podpisa nove pogodbe o sodelovanju z Luko Koper. To sta 23. decembra podpisala direktorja obeh podjetij. Pogodba ni le list papirja, temveč pomemben dejavnik pri skupnem doseganju boljših rezultatov obeh tesno povezanih podjetij. Luški tranzit pomeni kar četrtno vseh prepeljanih količin tovora Slovenskih železnic, Slovenske železnice pa prepeljemo kar 70 odstotkov tovora Luke Koper. Po dolgih letih vožnje v različno smer torej lahko pričakujemo boljšo organizacijo dela Luke in našega podjetja, ki mora prinesiti tudi rezultate; prvi so se pokazali že januarja.

Znotraj in tudi zunaj podjetja pa je januarja verjetno najbolj odmevala stavka Sindikata železniškega prometa Slovenije na jeseniški železniški postaji zaradi neizplačevanja tako imenovanega mejnega dodatka. Zgodba, ki je v medijih izbruhnila kot nenadna krizna situacija, se pravzaprav vleče že kar nekaj let, njeno reševanje pa se je odlagalo s podaljševanjem licenc vlakovnim odpravnikom. S ponovnim podaljševanjem licenc do 15. marca se je položaj trenutno umiril. Delodajalska in delojemalska stran sta si tako pridobili nekaj časa, v katerem morata najti trajno rešitev izplačevanja omenjenega dodatka in tako preprečiti podobne konflikte, ki s seboj ne prinašajo popolnoma ničesar razen škode ugledu in poslom podjetja.

2

3

6

8

13

15

Poslovanje v letu 2005

Izguba nekoliko nižja od načrtovane

Sredi januarja smo v službi za organizacijsko komuniciranje pripravili novinarsko konferenco, na kateri so člani posloводства novinarjem iz vse Slovenije predstavili lanske poslovne dosežke in načrte za leto 2006.

Kot je na dobro obiskani novinarski konferenci v Laškem povedal generalni direktor dr. Jože Jurkovič, smo lansko leto po dosegljivih podatkih končali z izgubo v višini 2,7 milijarde tolarjev. Gre torej za izgubo, ki se je napovedovala že pred nekaj meseci. Poslovodstvu je predvideno izgubo z različnimi ukrepi uspelo zmanjšati za 100 milijonov tolarjev, saj je poslovni načrt predvideval negativni poslovni rezultat v višini 2,8 milijarde tolarjev. Dr. Jurkovič je še povedal, da doseženi rezultati res niso najboljši, so pa na poslovanje, zlasti v tovornem prometu, vplivale številne negativne okoliščine. Povedal je še, da smo v danih okoliščinah dosegli takšen poslovni rezultat, kakršnega smo lahko.

Tovorni promet

Tudi lani sta doseganje boljših rezultatov v tovornem prometu ovirala slabo stanje infrastrukture in pomanjkanje vozniških sredstev. Kljub temu smo presegli kar nekaj mejnikov. Prvič po letu 1991 so naši vlaki prepeljali več kot 18 milijonov ton blaga. V primerjavi z letom 2004 smo tako povečali obseg prevozov za en odstotek ali skoraj za 200 tisoč ton. Novembra smo tudi presegli do tedaj še nedoseženo količino 1,7 milijona ton prepeljanega blaga na mesec oziroma 24. novembra dosegli rekordni obseg dnevnih prepeljanih količin (70 tisoč ton). Še nekoliko bolj kakor količina prepeljanega blaga pa lanske rezultate presega obseg opravljenega dela (ntkm), saj je ta



O poslovnih rezultatih so spregovorili generalni direktor dr. Jože Jurkovič, njegov namestnik Branko Omerzu, pomočnik Igor Hauptman in delavski direktor Albert Pavlič (z leve).

večji za 3,2 odstotka. Po oceni smo predvsem na račun dokaj uspešnih zadnjih treh mesecev leta 2005 ustvarili transportne prihodke v višini okrog 27,2 milijarde tolarjev, kar je za 3,3 odstotka oziroma 0,3 milijarde slabše kot predlani in za 0,9 milijarde tolarjev slabše od načrta. Vsekakor pa rekordni dosežki zadnjega četrtletja vlivajo upanje, da bo poslovni rezultat letos boljši.

Potniški promet

V potniškem prometu smo bo po oceni prepeljali več kakor 15,7 milijona potnikov, opravili 780 milijonov potniških kilometrov ter ustvarili 6.822 milijonov tolarjev transportnega prihodka. Pri številu prepeljanih potnikov in potniških kilometrih smo tako dosegli poslovni načrt, na prihodkovni strani pa smo za njim zaostali za 71 milijonov tolarjev. To zaostajanje gre pripisati trčenju vlaka ICS z osebnim avtomobilom v Kresnicah, zaradi

katerega od aprila do decembra ni vozil en vlak ICS, in večjim gradbenim delom v Kresnicah, Savi, Trbovljah, Poljčanah, Pragerskem in Slovenski Bistrici. Kot je poudaril pomočnik generalnega direktorja Igor Hauptman, pa bi bil poslovni rezultat potniškega prometa bistveno boljši, če bi država poravnala svoje obveznosti za tiste storitve, ki smo jih dejansko opravili. V primerjavi z letom 2004 je bilo lani namreč državnih sredstev za potniški promet nominalno in realno manj.

Infrastruktura

V infrastrukturi so bili po prvih ocenah rezultati boljši od načrtovanih, kljub temu da ni bil uresničen predlog o povečanju sredstev za vodenje prometa. V celoti črpana pogodbeno sredstva, večji ostali prihodki ter nižji stroški od načrtovanih bodo vplivali na pozitiven rezultat, kar je tudi nujno za zago-

tavljanje kapitalne ustreznosti ob koncu poslovnega leta.

Načrti za leto 2006

Ker se poslovni načrt za letos šele oblikuje, je pisati o natančnih ciljnih še prezgodaj. Vsekakor pa lahko tudi za letos pričakujemo povečanje stroškov zaradi večletnega zane-marjanja vzdrževanja vozniških sredstev in drugih zmogljivosti ter večje stroške za kadrovske vire. Rezultat iz rednih dejavnosti bo predvidoma podoben rezultatu iz leta 2005.

V tovornem prometu za letos Slovenske železnice načrtujemo 18,7 milijona ton blaga, kar je za 3,3 odstotka več kakor lani. Predvidoma bodo tovorni vlaki opravili 3.751 milijonov ntkm (za 4,8 odstotka več kakor lani) in ustvarili 29,1 milijarde tolarjev prihodkov, kar je za 6,9 odstotka več kakor lani. S tem se bo začelo ustvarjati večletno realno padanje prihodkov.

Po načrtih bomo letos v potniškem prometu lanski obseg dela presegli za en odstotek, transportne prihodke pa za 3,5 odstotka. To bo mogoče doseči s spremembo strukture potnikov, večjim obsegom dela in povišanjem cen v notranjem potniškem prometu enkrat na leto, v višini letne stopnje inflacije.

Nezanemarljiv del našega poslovanja je odvisen od državnega financiranja gospodarskih javnih služb. Za opravljanje prevozov potnikov v notranjem potniškem prometu se načrtujejo nadomestila v višini 8,6 milijarde tolarjev, kot je predvideno s proračunom za leto 2006. Za vodenje prometa se načrtujejo sredstva v višini 7,6 milijarde tolarjev, kot določa proračun. To pa ne bo zadostovalo za pokrivanje vseh stroškov. Kljub načrtovanim ostalim prihodkom bo zazijala prihodkovna luknja najmanj pol milijarde tolarjev. Tudi proračunska sredstva za vzdrževanje infrastrukture v neto vrednosti 12,7 milijarde tolarjev

ne zadoščajo za pokritje stroškov vseh načrtovanih vzdrževalnih del v vrednosti 15,5 milijarde tolarjev. Razliko v višini 2,8 milijarde tolarjev bi bilo treba zagotoviti s kreditnimi sredstvi.

Kaže, da se bo v novem letu krivulja prihodkov počasi le obrnila navzgor. Doseganje načrtov pa bo še vedno tesno povezano s stanjem javne železniške infrastrukture. Zato bi morali nadaljevati pospešena vlaganja vanjo. Naj omenimo le povečanje usposobljenosti voznega omrežja na progi Koper-Divača, zmanjševanje števila počasnih voženj, ki jih je trenutno kar 70, razširitev tirnih zmogljivosti na postaji Koper in glavni pristaniški postaji ter povečanje osne obremenitve glavnih prog na 22,5 tone (Zidani Most-Maribor-Šentilj in Pragersko-Ormož-Hodoš).

Največja novost na investicijskem področju bo dobava 20 večsistemskih električnih lokomotiv. Deset jih bo dobavljenih že letos, deset

pa naslednje leto. Poteka že tudi dobava stotih tovornih vagonov, do leta 2010 pa je predvidena dobava še več tovornih vagonov. V potniškem prometu letos novih nakupov ne gre pričakovati, zaradi nenehnega naraščanja števila potnikov pa bo v naslednjih letih treba kupiti dodatne elektromotorne garniture in vagonne ter posodobiti dizelmotorne garniture.

Za čas do dobave novih voznih sredstev bomo letos tudi najemali močnejše lokomotive za progo Koper-Divača ter posebne tovarne vagonne za najpomembnejše domače kupce. S kakovostnim vzdrževanjem vozil in njihovim minimalnim zadrževanjem v delavnicah pa se bo povečala razpoložljivost vozil. Za doseganje načrtovanih prevozov in zagotavljanje kakovostnih storitev našim uporabnikom so za letos predvidene revizije električnih in dizelskih lokomotiv ter tovornih vagonov po poteku življenjske dobe, posodobitev tovornih vagonov in remotori-

zacija na dizelskih lokomotivah ter nabava cestnih vozil in prekladalne mehanizacije. Predvideno je tudi nadaljevanje vgradnje klimatskih naprav in odstranjevanja azbesta na lokomotivah in tovornih vagonih v okviru celovitega programa do leta 2010.

Pomembna nadgradnja pa je tudi pred našim informacijskim sistemom. Ta je pretežno plod lastnega razvoja in zagotavlja razvoj in delovanje informacijske podpore za večino vitalnih procesov na železnici. Zajema tehnični informacijski sistem za spremljanje železniškega prometa in poslovni informacijski sistem. Letos bodo stare centralne računalnike zamenjali novi strežniki, na katerih bodo lahko tekale tudi nove aplikacije. Informacijsko okolje se bo posodobilo tudi z nadomestitvijo ročne prodaje vozovnic v potniškem prometu s sodobnim računalniško podprtim sistemom ter z nakupom opreme in programov za izdelavo voznega reda.

Prva večsistemka lokomotiva že na domačih progah

Od sredine decembra je bilo na naših progah občasno mogoče videti prvo, tako imenovano predserijsko, lokomotivo iz serije SŽ 541. Kot bralci verjetno že veste, gre za eno od dvajsetih večsistemskih električnih lokomotiv, ki smo jih Slovenske železnice naročile pri Siemensu.

Lokomotiva je po uspešno oprav-

ljenih vožnjah na testni progi v Cerhenicah, kjer je dosegla hitrost 200 kilometrov na uro, prišla še na naše proge. Opravili smo prve preizkusne vožnje s tovornimi vlaki na najtežji progi pri nas, med Koprom in Divačo. Z veseljem lahko potrdimo, da se je lokomotiva pokazala kot zelo dobra, kar je prav gotovo dober

oblet za prihodnost Slovenskih železnic in naraščajoče prevoze tovora po naših progah.

Kot posebno zanimivost naj povemo, da je Siemens prvič v svoji praksi dal posebno dovoljenje za opravljanje preizkusnih voženj instruktorejema strojevodij Kristijanu Matku in Emilu Lipovšku, kar je nedvomno

priznanje njuni strokovnosti, posredno pa tudi strokovnosti osebja vlečnih vozil Slovenskih železnic.

Lokomotiva je pot nadaljevala na proge sosednjih železniških uprav (Madžarska, Avstrija, Hrvaška, Italija), za katere bo pridobila obratovalna dovoljenja za vožnjo po progah omenjenih držav.



Novo lokomotivo si je z zanimanjem ogledal tudi dr. Jože Jurkovič.



Logi-stik 2006

Logistika že spreminja ekonomijo

V kongresnem centru hotela Mons v Ljubljani je 1. in 2. februarja potekala prva konferenčno-sejemski prireditve s področja logistike Logi-stik, ki je pritegnila veliko zanimanja domačih in tujih strokovnjakov. Dobršen delež vsebin konference so prispevali tudi razpravljalci s Slovenskih železnic.

»Logistika in transport imata vse večji vpliv na različne družbene dejavnike, delež zunanje logistike v Evropski uniji pa dosega kar 1.000 milijard evrov,« je na uvodni predstavitvi povedal prometni minister mag. Janez Božič. Po njegovem prepričanju je v logistiki na prvem mestu prilagodljivost, strankam pa je najpomembnejša zanesljivost. Njegove besede je dopolnil dr. Martin Lipičnik, dekan Fakultete za logistiko. Povedal je, da je logistika relativno mlada veda, ki pa se zelo hitro razvija. Značilnosti globalne ekonomije so namreč osredotočanje proizvodnje in skladiščenja ter proizvodnja brez zalog po načelu just in time. »Tem značilnostim se morajo prilagoditi tudi nove logistične strategije,« je še povedal. Poudaril je



Dr. Jurkovič je spregovoril o viziji našega podjetja na področju transporta in logistike.

tudi, da ne spreminja le ekonomija logistike, temveč danes že lahko opazimo, da vpliv teče tudi v nasprotni smeri. Logistika že spreminja ekonomijo, saj povezuje ljudi, družbene skupnosti in sisteme ter poslovne sisteme in poslovna okolja ter vzpodbuja nastajanje novih družbeno-ekonomskih razmerij.

Dr. Jože Jurkovič je v nabito polni dvorani predstavil razvojno vizijo

našega podjetja. Povedal je, da je blagovna menjava med stari in novimi članicami Evropske unije vse večja. Blagovna menjava med Nemčijo in evropskimi državami, na primer, je večja kot nemška blagovna menjava z ZDA in Kanado skupaj. »Zagotavljanje mednarodnih transportnih in logističnih storitev je zato prihodnost Slovenskih železnic, ki kar 90 odstotkov blaga prepeljemo

v mednarodnem prometu,« je še dejal. Dr. Jurkovič je še opisal rast mednarodne mreže tovornih vlakov Network Europe in dosežke v mednarodnem potniškem prometu, kjer je posebej omenil uspešne vožnje vlaka Casanova v Benetke. »Tudi naše investicije v večsistemske lokomotive in specialne tovarne vagone za zahtevnejše uporabnike so usmerjene v širjenje mednarodne mreže,« je povedal. Obenem pa se ni mogel izogniti slabemu stanju naše železniške infrastrukture, v katero bo treba več vlagati, če hočemo, da železniški promet doseže višjo stopnjo.

V nadaljevanju konference je Jože Županc predstavil naš produkt prevoza malih pošilk SŽ Express, ki se z novo celostno podobo, s povečevanjem mednarodnih povezav in z investicijskim ciklom v nova cestna vozila in viličarje vse bolj utrjuje na trgu. Sodelavci SŽ Expressa so svoje storitve predstavili tudi na razstavnem prostoru.

Naši kolegi iz tovarnega prometa pa so Logi-stik izkoristili tudi za organizacijo tržne konference za svoje poslovne partnerje. Skupaj okrog 120 udeležencem je dosežke in načrte tovarnega prometa predstavil izvršni direktor za tovarni promet Alojzij Vidmar.

Velik obisk prvega Logi-stika kaže, da pri nas še kako primanjkuje tovrstnih strokovnih prireditev, ki so odlična priložnost ne le za pregled napredka panoge, temveč tudi za konkretno kovanje novih znanstev in poslovnih priložnosti. Zato gre organizatorjem vsekakor že vnaprej zaželeto veliko uspeha pri že napovedani organizaciji naslednje prireditve.

V hotelu Mons so se zbrali številni udeleženci iz Slovenije in iz tujine.



Konferenca FTE že tretjič v Ljubljani

Med 23. in 27. januarjem je v Ljubljani že tretje leto potekala evropska mednarodna konferenca za potniški promet FTE (Forum Train Europe).

V ljubljanskem hotelu Union se je zbralo 143 delegatov iz vseh evropskih držav, ki so povezane z mednarodnim železniškim potniškim prometom – predstavniki prevoznikov, storitvenih podjetij in upravjalcev železniške infrastrukture. Na konferenci so se dogovarjali o ponudbi v mednarodnem železniškem prometu za vozni red 2006/2007, ki bo začel veljati 10. decembra letos.

Kot je povedal sekretar foruma FTE Peter Jaeggy s švicarskih železnic, evropske železnice svoje vozne rede usklajujejo že vse od leta 1872. Konferenca FTE je le tehnična podstat za usklajevanje voznih redov, ki poteka na celodnevni dvo- in večstranski pogovorih. Vanjo je včlanjenih 70 podjetij iz 35 evropskih držav. Povedal je še, da gibanja železniškega prometa v potniškem prometu kažejo, da je čedalje več povezav s priložnimi vlaki, v tovornem prometu pa se povečujejo vožnje



Na vozno redni konferenci se je zbralo 143 delegatov iz vseh evropskih držav, ki so povezane z mednarodnim železniškim potniškim prometom.

na daljših razdaljah. Priložnosti v potniškem prometu pa vidi še v povezovanju omrežij hitrih vlakov, ki jih razvija čedalje več evropskih držav.

Po besedah izvršnega direktorja za potniški promet Boštjana Korena in vodje službe za mednarodni potniški promet Ane

Tušar si v prihodnje lahko obečamo boljše mednarodne povezave z Beogradom in morda tudi s Sarajevom. Potekajo tudi dogovori z madžarskimi železnicami o avtovlaku med Koprom in Budimpešto ter o smučarskih vlakih do slovenskih smučišč. Sicer pa je v Evropi čedalje več

zasebnih prevoznikov, ki ponujajo daljše čarterske povezave v turistični sezoni. Čedalje več je tudi avtovlakov. Načrtovan je avtovlak med Hamburgom in Reko, a v Ljubljani žal ni infrastrukture za vkrcavanje oziroma izkrcavanje avtomobilov, je še povedal Koren.

Nova revizija za PCL

Kot smo v Novi progi že pisali, je projektni svet Potniškega centra Ljubljana 14. oktobra lani kot strateškega partnerja za gradnjo prve faze potniškega centra izbral madžarsko podjetje TriGranit. Na to odločitev se je neizbrano podjetje ECE pritožilo na državno revizijsko komisijo. Konec januarja so predstavniki tega podjetja sporočili, da njihovo podjetje umika pritožbo na izbiro TriGranita. Povedali so, da so presodili, da njihovo podjet-

je ne želi za več let zaustaviti ureditve tako pomembnega projekta, kar bi se prav gotovo zgodilo, če bi morali čakati na odločitev evropskega sodišča, kamor je slovenska revizijska komisija poslala ta zapleteni pravni primer.

Projekt pa se je ponovno ustavil zaradi pritožbe nizozemskega podjetja AM Development, ki se je v začetku februarja pritožilo na izbor TriGranita kot potencialnega partnerja za gradnjo potniškega centra.



Nova pogodba z Luko Koper

Korak v pravi smeri

Generalni direktor Slovenskih železnic dr. Jože Jurkovič in predsednik uprave Luke Koper Robert Časar sta 23. decembra podpisala novo pogodbo o sodelovanju obeh podjetij na železniški postaji Koper Luka.

Luka Koper je med najpomembnejšimi poslovnimi partnerji našega podjetja, sodelovanje med obema podjetjema pa v preteklosti ni bilo optimalno. Dosedanja pogodba je bila med obema podjetjema podpisana decembra 1997,

potrebe in okoliščine poslovanja obeh pogodbenih partnerjev pa so se v letih od njenega podpisa bistveno spremenile. Obseg pretovora Luke Koper se je močno povečal, prav tako so se povečale količine blaga, ki ga Slovenske

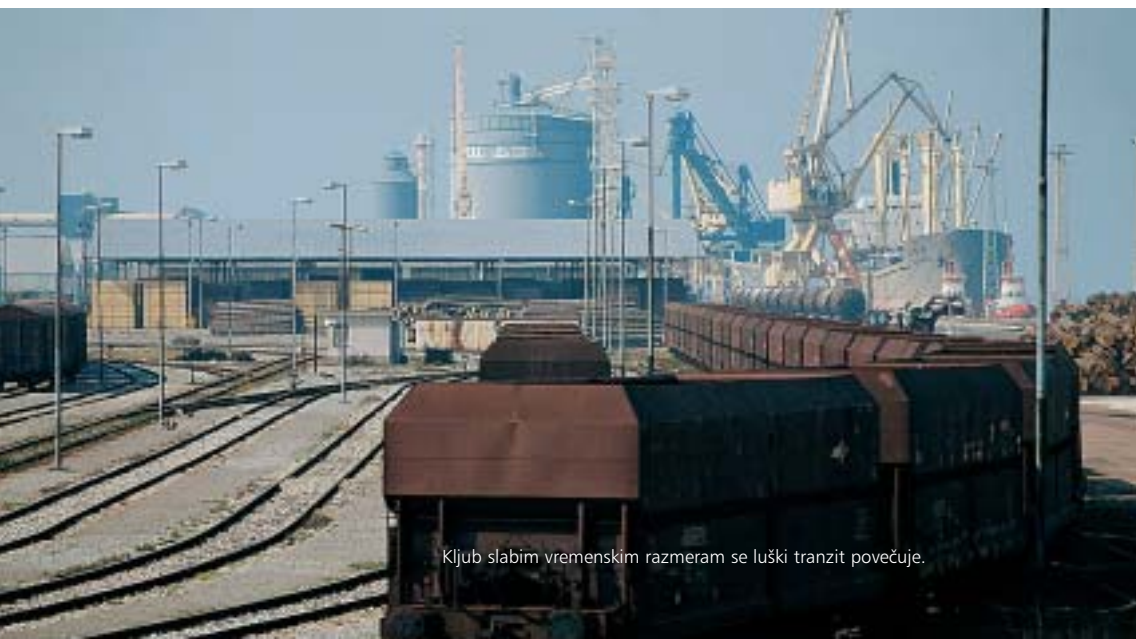
železnice prepeljejo v Luko Koper in iz nje. Luka Koper in Slovenske železnice sta med sabo tesno povezani podjetji. Luški tranzit pomeni kar četrtno vseh prepeljanih količin tovora Slovenskih železnic, Slovenske železnice pa prepeljemo kar 70 odstotkov tovora Luke Koper.

Nova pogodba je bila podpisana zaradi uskladitve opravljanja storitev obeh podjetij na postaji Koper Luka ter za doseganje učinkovitega medsebojnega sodelovanja pri načrtovanju in opravljanju operativnega dela. Nova pogodba upošteva vse spremenjene okoliščine in tudi razvojne načrte obeh partnerjev. Kot sta ob podpisu povedala direktorja obeh podjetij, pričakujeta, da bo nova pogodba omogočila tekoč, racionalen in učinkovit pretok tovora, ki se prevažata po železnici v Luko in iz nje. To bo vplivalo tudi na povečanje konkurenčnosti železniškega transporta, pa tudi same Luke Koper in transportne poti čez Slovenijo. S tem pa se bodo tudi povečale možnosti za nadaljnje povečevanje prevozov.

Prvi rezultati boljše organizacije dela pa so se s papirja že preselili v prakso. V prvih petnajstih dneh letošnjega leta smo Slovenske železnice, kljub motnjam pri prevozih železove rude, ki jih povzročajo nizke temperature, iz Luke Koper prepeljale za 10 odstotkov več vlakov kot v istem obdobju lanskega leta. Intenzivno sodelovanje Luke Koper in Slovenskih železnic ter uveljavitev sprememb proizvodnih procesov so omogočili izboljšanje kakovosti in povečanje obsega železniških luških prevozov. Luka Koper je lani ponovno dosegla rekordni pretovor blaga, Slovenske železnice pa s svojimi storitvami sledimo potrebam Luke in zagotavljamo možnosti za nemoteno povečevanje obsega prepeljanega tovora za evropsko zaledje koprškega pristanišča.



Predsednik uprave Luke Koper Robert Časar, generalni direktor dr. Jože Jurkovič in njegov namestnik Branko Omerzu med podpisom pogodbe (z leve).



Kljub slabim vremenskim razmeram se luški tranzit povečuje.

Šmarješke toplice

Novost v letošnji zdravstveni preventivi

Med letošnjimi ponudniki storitev za zdravstveno preventivo so prvič tudi Šmarješke Toplice. Ker jih marsikdo ne pozna, bi vam jih radi podrobneje predstavili.

Šmarješke Toplice so eno najmlajših in najmanjših slovenskih zdravilišč, ki je bilo lani v celoti prenovljeno. Zgradili so nov hotel in medicinski wellness center Vitarium Spa&Clinique, prenovili notranji bazen in mu dodali nov zunanji bazen. Razširili so ponudbo savn, tako da njihov center savn, imenovan Vitarium Aqua, zdaj združuje pet različnih tipov savn, tri počivališča, ohlajevalni bazen in dva whirlpola. Zdravo savnanje ponujajo ljubiteljem različnih tipov savn (parne, suhe finske,...) in različnih temperatur (od 35 stopinj v rimski savni pa do 90 stopinj v klasični finski). Prav te dni pa končujejo tudi prenovno hotela Šmarjeta, v katerem bodo bivali železničarji. Pričakujejo jih nove sobe ter bogat program, poleg zahtevanega obsega storitev pa kot nov ponudnik v Šmarjeških toplicah želijo novim gostom ponuditi še kaj več.

Posebnost Šmarjeških Toplic je lega. Zdraviliški kompleks leži ob robu gozda, obdaja ga razpre-

den sistem sprehajalnih in kolesarskih poti s posebnim sistem poti za nordijsko hojo. Ta vedno bolj priljubljena oblika rekreacije bo vključena v program popoldanske rekreacije, saj ponuja optimalno kombinacijo vzdržljivostne vadbe – hoje ter vadbe številnih drugih sklopov mišic, ki jih zahteva vzravnana drža in uporaba posebej zato namenjenih palic. Sprehajalne in pohodne poti vodijo mimo številnih dolenskih zidanic. Program popoldanske rekreacije je speljan tako, da se vsaj en daljši pohod konča z večerjo in degustacijo vin – predvsem dolenskega posebnega cvička.

V zdravilišču posebno pozornost namenjajo kulinariki. Zdrava prehrana je danes temelj vsake strokovno utemeljene preventive. V zdravilišču je zaposlena nutricionistka (strokovnjakinja za prehrano), ki pripravlja posebne jedilnike, vodi različne delavnice zdrave prehrane, predvsem pa skrbi za to, da je hrana zdrava, vendar tudi okusna. Pri zajtrku je gostom na voljo poseben biokotiček, v katerem so samo živila s kmetij z bio pridelavo. Tudi sicer vedno več živil prihaja v zdraviliško kuhinjo nepo-



Zdraviliški kompleks leži ob robu gozda, obdaja ga razpreten sistem sprehajalnih in kolesarskih poti.



Novi zunanji bazen.

sredno z okoliških kmetij. Gostom ponudijo tudi možnost udeležbe na kuharskih delavnicah, kjer skupaj z nutricionistko in kuharji po načelih zdrave prehrane skuhamo večerjo. Po izkušnjah zaposlenih v zdravilišču pa so še posebej zabavne delavnice, v kateri prevladuje moško občinstvo.

Skrbno načrtovani in vodeni preventivni programi za podjetja se začnejo z jutranjo hidrogimnastiko, dopoldne potekajo individualne terapije. V popoldanskem delu so na vrsti različne športne in rekreacijske aktivnosti. Brane Bon, ki vodi večino teh programov, se pri njihovi izbiri poskuša kar najbolj prilagoditi željam udeležencev. Možnosti za izbiro je veliko, od tenisa do odbojke na mivki, kolesarjenja, že omenjene nordijske hoje, do balinanja, minigolfa, pikada, kakšna bolj moška ekipa se

odloči tudi za košarko v trojkah ali mali nogomet.

Večerne ure so namenjene za sprostitve, družabnost ali izobraževanje. V zdravilišču se vsak dan kaj dogaja, za kar skrbi animatorska služba. Posebej priljubljena so potopisna predavanja, koncerti okoliških glasbenih in folklornih skupin ali pa krajše gledališke predstave z razvedrilno vsebino, saj je smeh pol zdravja.



V Šmarjeških toplicah ponujajo številne možnosti rekreacije.

Kako do informacij o voznih redih, cenah, ponudbi,...

Obveščanju uporabnikov se v zadnjih letih namenja čedalje večja pozornost. Informacijska središča ali informacijske točke lahko opazimo pri storitvenih podjetjih pri nas in po svetu. Tudi v potniškem prometu smo se usmerili v izboljšanje kakovosti obveščenosti o storitvah potniškega prometa. Za uporabnika je pomembno, da dobi popolno in točno informacijo čim hitreje in na enem mestu, kar mu seveda omogoči lažje odločanje o izbiri prevoznega sredstva.

Za najzahtevnejše potnike je najprimernejši Info center, ki je odprl vrata septembra 2004 na železniški postaji Ljubljana. V Info centru potniki dobijo ne samo informacije o temeljni storitvi potniškega prometa, temveč tudi odgovore na kompleksna vprašanja in nasvete o najustreznejših povezavah, pojasnila o pogojih potovanj in iskanje najcenejše povezave glede na njihova pričakovanja. Potniki lahko v Info centru tudi kupijo vozovnice za mednarodni promet. Vsebinsko pa se ne omejujemo le na prevoze, temveč v okviru svoje dejavnosti razvijamo nove vsebine in dodatne ponudbe. Trenutno lahko potniki v Info centru kupijo vstopnice za različne prireditve v Sloveniji in tujini,

v prihodnje pa se bomo osredotočili tudi na aranžmaje turističnega značaja, s katerimi se bomo skušali približati čim širšemu krogu uporabnikov. Glede na pozitiven odziv javnosti na Info center v Ljubljani načrtujemo v kratkem odprtje Info centra v Mariboru, pozneje pa tudi v Celju.

Potniki si lahko na postaji preberejo in ogledajo informacije o voznih redih, ponudbi in drugo tudi na infomatu. Trenutno sta dva infomata na železniški postaji v Ljubljani, in sicer eden poleg Info centra in drugi v avli, kjer so potniške blagajne. Potniki z zaslonom, občutljivim na dotik, pridejo od zelenih informacij, ki so vsebinsko podobne kot na spletni strani Slovenskih železnic. Na infomatu lahko potniki pregledajo tudi vsebine kulturno umetniškega značaja, brskajo po drugih internetnih straneh ali pa pošljejo razglednico s svojo fotografijo, saj je na infomatu nameščen fotoaparati.

O voznih redih in ponudbi potniškega prometa se lahko potniki informirajo tudi s stenskim relaksiranimi voznimi redi, ki so nameščeni v postajnih zgradbah. Na postajah, na vlakih in v Info centru pa jim je na razpolago tudi raznolika

paleta informacijsko-promocijskega gradiva. O ponudbi pa se lahko pozanimajo tudi na enem izmed številnih sejmov, kjer so postavljene informacijske točke Slovenskih železnic.

Poleg naštetih medijev lahko potniki dobijo informacije o potniškem prometu tudi doma. Eden od uporabnejših načinov poizvedovanja po informacijah je seveda svetovni splet, ki ga zdaj uporablja že skoraj vsako gospodinjstvo. Spletna stran Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si je bila septembra 2004 prenovljena, tako da omogoča bolj pregledno in do uporabnikov prijazno poizvedovanje in raziskovanje. Že na prvi strani so na ogled informacije potniškega prometa, in sicer iskalnik z voznim redom z možnostjo prikaza cen v notranjem potniškem, najbolj aktualne ponudbe in novice ter kontakti. Prav tako imajo uporabniki priložnosti izraziti svoje mnenje v rednih anketah, lahko pa se tudi registrirajo za prejemanje informacij o ponudbi in novostih po elektronski pošti. Rezultati analize spletnih dostopov so pokazali, da se najpogosteje uporablja iskalnik voznega reda za notranji promet in zamude. Tako število poizvedovanj po informacijah iz spletnega voznega reda preseže 1,2 milijona na leto, število spletnih dostopov do modula Zamude pa je okrog 170.000 na leto. Slednje kaže tudi na čedalje večjo uporabo on-line podatkov o vožnji vlakov, potem ko je potnik že namenjen na potovanje oziroma tik pred njim.

Pod okriljem železniške mednarodne zveze UIC poteka mednarodni projekt Prifis, v katerem dejavno sodelujemo tudi Slovenske železnice. Njegov cilj je vzpostavitev mednarodnega informacijskega sistema s cenami in voznimi redi. Potnikom bo na voljo spletna stran z infor-



WAP portal ponuja ogled podobnih vsebin, kot so na voljo na naših spletnih straneh.

macije o najcenejši ali najhitrejši varianti potovanja z vlakom v tujino. Projekt je trenutno še v razvojni fazi, njegov konec pa je predviden za leto 2009.

Čeprav je internet čedalje bolj razširjen, pa do njega pogosto ne moremo dostopati, na primer ko smo na poti. Tudi za takšne primere smo poskrbeli. Potniki lahko podatke o voznih redih, zamudah, ponudbi potniškega prometa in druge aktualne podatke, tudi ko so na poti, dobijo kar po svojem mobilnem telefonu. Lani smo zagnali WAP portal, ki ponuja ogled podobnih vsebin, kot so na voljo na naših spletnih straneh. Aplikacija je dosegljiva na naslovu wap.slo-zeleznice.si, povezavo nanjo pa so naredili tudi pri družbi Mobitel, in sicer na portalu WAP Planet/Vesolje.

Poleg že omenjenih sodobnih medijev so potnikom na voljo tudi informacije po telefonu v klicnem centru, in sicer na brezplačni tele-



Info center je odprl vrata septembra 2004 na železniški postaji Ljubljana.

Potniški promet

Danilo Hrastnik

fonski številki 01/ 29 13 332. V klicnem centru odgovarjajo na klice vsak dan od 6. do 22. ure. V drugem času pa potniki, ki želijo dobiti informacije o voznih redih, pokličejo avtomatski odzivnik na telefonski številki 090 93 9801. Informacije po telefonu na mesec povprečno išče kar po 13.000 klicateljev. Ne nazadnje ne smemo pozabiti na informacije o voznih redih in on-line zamudah, ki se že petnajsto leto objavljajo na teletestu TV Slovenija, na straneh od 184 do 189.

Odgovore na zahtevnejša vprašanja ali dodatne informacije o storitvah potniškega prometa lahko dobijo potniki tudi po e-pošti na naslovu potnik.info@slo-zeleznice.si. Na mesec po e-pošti posredujejo povprečno 580 odgovorov.

Kot kaže pregled komunikacijskih kanalov potniškega prometa, smo v zadnjih letih ponudili kar nekaj novosti, ki so prispevale k boljšemu obveščanju potnikov in kako-



Spletna stran je bila popolnoma prenovljena septembra 2004 in omogoča bolj pregledno in do uporabnikov prijazno poizvedovanje in raziskovanje.

vostnejši informaciji. Naši temeljni vodili pri celoviti obravnavi podajanja informacij sta bili prilagajanje potrebam uporabnikov in izrabljanje informacij kot tržnega oziroma prodajnega orodja. Informatizacijo

smo obravnavali v dveh sklopih. V prvem je Informacijski center na postaji Ljubljana kot pilotski projekt prenove načina podajanja informacij, v drugem pa sočasno še posamezne strateške vsebine,

kot so prenova internetne strani, ankete na internetu, infomati, WAP portal, mednarodni informacijski sistem s cenami in voznimi redi, e-rezervacije, e-voznice in tako naprej. Cilj informatizacije je združitev vseh oblik obveščanja potnikov, kar prispeva k boljši in enotni obveščenosti potnikov o ponudbi potniškega prometa, izboljšanju kakovosti predstavljene informacije in hitrejši odzivnosti. Zato sta zelo pomembna enotna baza podatkov ter dosledno izvajanje predpisanih postopkov in notranjih procesov dela, kar vse vpliva na preglednost in učinkovitost obveščanja.

Zavedamo se, da razvoj informatizacije ni končan, saj nas hitre spremembe razvojne tehnologije na trgu in novi, sodobnejši mediji silijo k njihovega spremljanju ter pravočasnemu reagiranju. To bo tudi še naprej vplivalo na našo konkurenčnost med javnimi prevozniki in povečanje zadovoljstva uporabnikov naših storitev.

Murska Sobota

Sodobnejša prodaja vozovnic

Na postaji Murska Sobota je od leta 2001 pa do sredine avgusta 2005 vozovnice prodajala turistična agencija Pütra. Zaradi različnih poslovnih interesov je prišlo do prekinitve pogodbe med obema strankama. Začasno prodajo vozovnic smo uredili v prostoru garderobe vlakovnih odpravnikov, kjer je potekala od sredine avgusta do konca leta. S prevzemom prostorov v začetku decembra je Sekcija za potniški promet Maribor začela urejanje potniške blagajne v prostorih, kjer je poslovala omenjena agencija. Potrebna so bila zidarsko-pleskarska, vodovodna in mizarska dela. Poleg zunanjih partnerjev, ki so sodelovali pri urejanju potniške blagajne, so sodelovale tudi druge sekcije, saj je bilo treba na novo preurediti prostor ter kupiti potrebno opremo.

Tako smo 28. decembra lani ob 11. uri odprli prenovljeno potni-

ško blagajno. Trenutno je gotovo ena najlepših potniških blagajn v Sloveniji, opremljena je z elektronsko prodajo vozovnic. Predviden je še nakup večfunkcijske naprave, ki bo omogočala sprejemanje faksov,

tiskanje in kopiranje. Tako bomo lahko uporabnikom naših storitev v notranjem in mednarodnem prometu podajali tudi kakovostne informacije. Prav tako je vse pripravljeno za povezavo z inter-

netom in elektronsko pošto, tako da bodo komunikacije potekale še hitreje. S posodobitvijo potniške blagajne se bo ta del severovzhodne Slovenije povezal v sodobne informacijske tokove, saj bomo informacije in ponudbe potnikom lahko posredovali kar najhitreje. S tem bomo v Murski Soboti dobili priložnost pridobivanja novih potnikov in kakovostnih prodajnih storitev.

Zavedati se moramo, da je denarni položaj podjetja odvisen od vseh nas, ki tako ali drugače poslujemo s potniki, in da samo prijazna beseda ne bo zadostovala, da bi se potniki odločili za naše storitve. Prepričani smo, da bo prenova potniške blagajne na postaji Murska Sobota pozitivno vplivala na zaposlene, ki bodo z veseljem opravljali to delo, in tudi na vse uporabnike naših storitev v potniškem prometu.



Prenovljena potniška blagajna v Murski Soboti je gotovo ena najlepših v Sloveniji, opremljena je z elektronsko prodajo vozovnic.

Z vlakov na karneval

Pust hrust!!

Februar je tradicionalno mesec karnevalov, zato vas vabimo, da si privoščite pobeg v domišljijo kot filmski zvezdnik, diktator, pesnik, Casanova – takrat ste lahko kdor koli. Za popolno doživetje karnevalskega vzdušja ni treba potovati v Rio de Janeiro, v naši bližnji okolici je kar nekaj mest, kjer imajo karnevali dolgoletno tradicijo.

Najbolj znan je tisti v Benetkah, ki so nam tako blizu, da si lahko enodnevni izlet privoščimo kadar koli. O karnevalu v Benetkah in samih Benetkah je bilo vse že napisano tolikokrat, da je vsaka beseda odveč. Dovolj je, da vam povemo, da Benetke v karnevalskem času živijo drugo življenje; videti je, kot bi se preteklost znova rodila, in to podobo je vsekakor treba doživeti. Vse Benetke so v tem času na ulicah, vrstijo se koncerti, parade mask, plesi na Trgu sv. Marka ... V tem času se v Benetke zgrne množica turistov v vsega sveta.

Za potovanje v Benetke priporočamo odhod z vlakom EuroCity Casanova – odhod iz Ljubljane ob 10.28, prihod Benetke ob 14.21, za vrnitev pa je primeren vlak EuroNight Venezia Express – odhod iz Benetk ob 21.04, prihod v Ljubljano ob 2.31. Od 11. decembra v prometu z Italijo veljajo nižje cene. Povratno potovanje v 2. razredu na relaciji Ljubljana-Benetke in nazaj stane 12.005 tolarjev za odraslo osebo, mladi od 4. do 12. leta pa plačajo 9.604 tolarje. Najbolj se splača potovati v skupini. Kot skupina se šteje, ko skupaj potuje najmanj šest oseb. V tem primeru povratna vozovnica iz Ljubljane do Benetk v 2. razredu stane le 7.203 tolarjev na osebo v skupini.

Če še niste bili v Opatiji, vam predlagamo, da si 18. februar označite v koledarju. Takrat bo v Opatiji namreč mednarodni

dan karnevala. Ob gledanju karnevalske povorke z neskončno množico pustnih šem boste na čas čisto pozabili. Ker Opatija od nekdaj slovi kot jadranska Nica, je v svoji zgodovini že gostila ugledne obiskovalce in ni iz trte izvit rek, da v Opatijo pridejo tisti, ki hočejo biti vide-ni. Sprehod po 12 kilometrov dolgemu sprehajališču vzdolž obale (lungomare) je kot nalašč za to.

Za potovanje v Opatijo in nazaj priporočamo vlak Opatija, ki iz Ljubljane odpelje ob 6.20, na postajo Opatija Matulji pa prispe ob 8.39. Pri vrnitvi se iz Opatije-Matulji odpeljete ob 20.56 in v Ljubljano prispete ob 23.22. Povratno potovanje v drugem razredu na relaciji Ljubljana-Opatija-Matulji in nazaj stane 4.034 tolarjev za odrasle, mladi do 26. leta starosti s kartico SŽ-Euro<26 Railplus plačajo 3.602 tolarja. Najceneje pa je seveda potovati

v skupini – za povratno vozovnico za potovanje v 2. razredu iz Ljubljane do Opatije in nazaj boste v skupini plačali samo 3.073 tolarjev na osebo.

Ste vedeli, da ima karneval v Beljaku že stoletno tradicijo? Med karnevalom vse mesto živi v prazničnem vzdušju. Temu je prilagojena vsa ponudba v gostilnah in restavracijah, in naj vas ne preseneti, če boste trgovce in gostince srečali v maskah. Med karnevalom na marsikateri stojnici ponujajo pustna oblačila in maske, tako da lahko hitro spremenite svoj videz. Seveda na stojnicah prodajajo tudi pustne krofe. Vrhunec prireditve je pustna povorka skozi središče mesta. Povezav med Ljubljano in Beljakom je veliko. Za odhod lahko uporabite jutranji zvezi z odhodom iz Ljubljane ob 8.05 ter prihodom v Beljak ob 10.00 – vlak InterCity 310 – ali pa EuroCity Mimara z odhodom





iz Ljubljane ob 10.10 ter prihodom v Beljak ob 11.57. Za vrnitev so primerne zveze z vlakom InterCity 311 z odhodom iz Beljaka ob 18.04, prihod v Ljubljano ob 19.48 ali pa z vlakom EuroCity Agram – odhod Beljak ob 19.57, prihod Ljubljana ob 21.42. Za tiste, ki hočejo doživeti utrip Beljaka v kakem nočnem klubu, pa predlagamo odhod iz Beljaka ob 4.08 (prihod v Ljubljano ob 6.05 – vlak Lisinski). Najceneje boste v Beljak potovali z vozovnico Regio AS. Povratno potovanje v 2. razredu na relaciji Ljubljana-Beljak in nazaj stane 4.082 tolarjev za odrasle, povratna vozovnica za otroke od 6. do 15. leta 2.041 tolarjev,

mladi do 26. leta starosti s kartico SŽ-Euro<26 Railplus pa plačajo 3.121 tolarjev. Ker je pustni čas posebej zanimiv za najmlajše, morda ne bo odveč, če dodamo, da otroci do dopolnjenega 6. leta starosti po Sloveniji in Avstriji potujejo brezplačno, v Italiji in na Hrvaškem pa imajo brezplačen prevoz otroci do dopolnjenega 4. leta starosti.

Podrobnejše informacije o voznem redu vlakov in cenah vozovnic dobite na svoji železniški postaji, pri pooblaščenih prodajalcih, na telefonski številki 01 29 13 391, na spletni strani Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si.

Najboljši sosed obarval ljubljansko postajo

Šestnajsti december je bil prav poseben dan. Z vseh koncev Slovenije so na ljubljansko železniško postajo vozili vlaki, polni prešerno razpoloženih potnikov z rdečimi kapami in šali – nagrajencev Mercatorjeve novoletne akcije zvestobe. Pravzaprav se je vse skupaj začelo že v petkovih jutranjih urah, ko je na pot iz Murske Sobote, Maribora in Celja, Novega mesta, Kranja, Kopra in Ljubljane krenilo šest posebnih vlakov z razpoloženimi potniki, ki so jim Mercatorjeve hostese stregle s hrano in pijačo, zabavali pa so jih harmonikarji. Končni cilj vseh vlakov je bila Ljubljana, natančneje Gospodarsko razstavišče, kjer je »najboljši sosed« vsem udeležencem pripravil pogostitev in zabavni program, toda vlaki so se ustavljali tudi med potjo – na skrbno izbranih postajah, kjer so si potniki ogledali lokalne

turistične znamenitosti, začinjene s krajevno kulinariko.

Za nas, železničarje, je bil Mercatorjev vlak prijateljstva velik projekt. Na petek, dan, ko je potnikov že sicer posebej veliko, je bilo treba poleg rednih vlakov zagotoviti še dodatne zmogljivosti za kar 1.300 ljudi. Poleg tega so vsi posebni vlaki vozili v postajo Ljubljana prav v popoldanski konici, in to v časovnem presledku komaj desetih minut. S tem projektom in njegovo izvedbo smo v praksi dokazali, da je včasih tudi na prvi pogled nemogoče – mogoče. Pripravljenost vseh – tako službe za vleko, oddelka za vozni red, prometne operative, vlakospremnega osebja, še prav posebej pa uslužbenec postaje Ljubljana, da s prijaznim in profesionalnim nastopom pripomorejo k res kakovostni izvedbi posebnih voženj, je ponovno dokazala,



kako smo železničarji kljub vsemu povezani med sabo. Predvsem pa smo dokazali, da se zavedamo skupnih ciljev, v tem primeru zadovoljnih potnikov in naročnika posebnih vlakov.

Da je bil odziv naših uporabnikov zares pozitiven, pričajo pohvale, ki so v dneh

po prireditvi kar deževale po vseh mogočih medijih. Je pa Mercatorjev vlak tudi dobro priporočilo in popotnica za v prihodnje, saj se nam že v spomladanskih mesecih obetajo nova naročila za organizacijo posebnih vlakov, kar daje upati, da se potniki ponovno vračajo na železnico.

Na vlak s smučmi ali s kopalkami

Letošnja zima je res pokazala svojo moč in nam natresla kar nekaj snega. Marsikdo si ga pravzaprav toliko ni želel, številnim smučarjem pa se že od konca novembra veselo svetijo oči. Tudi letos so v potniškem prometu za vse, ki se bodo s smučmi podali na Koblo ali Mariborsko Pohorje, pripravili zanimivo ponudbo. Vsem prijateljem rekreacije, ki se boste peljali z vlakom do Maribora ali Bohinjske Bistrice, ponujajo vrsto popustov in ugodnosti. Te veljajo za otroke, mladino, starejše in upokoјence ter skupine, prišteti pa jim je treba še posebni popust Turist vikend.

Z vlakom se lahko zapeljete do Maribora, od koder vsakih petnajst minut vozijo avtobusi do pohorske vzpenjače in nazaj. Z vozovnico za smučarski vlak boste za celodnevno smučarsko vozovnico odrasli odšteli samo 4.900 tolarjev (sicer velja 5.700 tolarjev), mladi od 13. do 23. leta starosti 4.000 tolarjev namesto 5.100, otroci od 6 do 13 let pa 3.300 namesto 3.800 tolarjev. Smučarske vozovnice so naprodaj tudi v predprodaji v Info centru na ljubljanski železniški postaji in potniški blagajni celjske železniške postaje. Celodnevna vozovnica za odrasle tam stane 5000 tolarjev, za mlade 4.500 tolarjev in za otroke 3.500 tolarjev.

Tudi letos bodo vozili smučarski vlaki do Bohinjske Bistrice, tik pod smučišče Kobla. Smučarski vlak do Bohinjske Bistrice bo ob ugodnih snežnih razmerah vozil iz Ljubljane vsak dan od ponedeljka do petka s prestopom na Jesenicah, iz Kopa pa ob sobotah, nedeljah in praznikih ter med zimskimi počitnicami vsak dan. Z vozovnico za smučarski vlak stane celodnevna smučarska vozovnica za odrasle le 3.900

tolarjev, za otroke do 14. leta starosti pa samo 2.900 tolarjev. Marsikdo pa tudi, ali pa zlasti, sredi snežnih metežev sanjari o vodnih užitkih v toplejših krajih. Za vse, ki komaj čakajo, da se zima umakne, bo idealna možnost spremembe okolja obisk Vodnega mesta Atlantis.



To obsega kar 15.000 kvadratnih metrov, na katerih je 1.800 kvadratnih metrov vodnih površin. V privlačno vodno mesto sredi ljubljanskega nakupovalnega središča BTC City lahko od 3. decembra potujemo tudi z vlakom. Ta z ljubljanskega kolodvora do samega vhoda v Atlantis

in nazaj na kolodvor vozi petkrat na dan, razen ob nedeljah in praznikih. Kot smo že pisali, stane povratna vozovnica le 240 tolarjev, vsi imetniki abonentske vozovnice in tisti, ki z vlakom pripotujejo do Ljubljane, pa do BTC Cityja potujejo brezplačno.

Decembra je vlak v BTC prepeljal okrog 1.000 potnikov, prvi mesec voženj pa je bil že priložnost za prve analize. Ocene voženj decembra in januarja kažejo, da bo treba ponuditi večje število povezav za različne ciljne skupine. Zato v potniškem prometu načrtujejo, da bi še letos število voženj povečali na pet na dan. Prizadevali si bodo tudi skrajšati vozni čas, ki je glede na razdaljo res predolg. Novi vozni red, ki začne veljati konec leta, pa bodo prilagodili tako, da bomo čim večjemu številu potnikov, ki se pripeljejo v Ljubljano, zagotovili možnost nadaljevanja vožnje v BTC City.



Kontejnerski terminal Ljubljana

Majhni doma
– prepoznavni v Evropi

Sekcija za kombinirani promet Ljubljana z delovno enoto Kontejnerski terminal Ljubljana ter delovišči v Mariboru, Celju in Novem mestu organizira vse vrste kombiniranega prometa – spremljanega kombiniranega prometa, kjer gre za prevoz cestnega tovornega vozila z železniškim prevozom s posadko cestnega tovornega vozila, pa tudi nespremljanega kombiniranega prometa, to je prevoza intermodalnih transportnih enot (kontejner/zabojnik, zamenljivi zabojnik in polpriklonnik, primeren za intermodalni prevoz) z železniškim prevozom brez posadke cestnega tovornega vozila. Prevozi

med terminalom in uporabnikom ter v obratni smeri pa potekajo s cestnim voznim parkom.

Štiriintrideset zaposlenih se ukvarja z organizacijo kombiniranih prevozov, transportno komercialo in z železniškimi avtoprevozi. Na terminalu je tudi delavnica, kjer vzdržujemo in popravljamo kontejnerje in zamenljive zabojnike. Prekladanje velikih transportnih enot (kontejnerjev, zamenljivih zabojnikov in tovornih polpriklonic) poteka z mostnim dvigalom nosilnosti 37 ton in dvema kontejnerskima manipulatorjema Kalmar, nosilnosti 40 ton. Poleg naštetih mehanizacij pa razpola-

gamo še z viličarji, različnih nosilnosti, od 2 do 12 ton, namenjenih za »stuffing« ITE. Terminal ima tudi svoj cestni voznik, s katerim se lahko pohvalimo, saj je bil lani v celoti obnovljen z vlačilci Iveco, ki s svojimi lastnostmi omogočajo prevoze tako imenovanih HC (high cube) kontejnerjev in nevarnih snovi. Vlačilce dopolnjujejo še polprikolice.

Lanske rezultate lahko ocenimo kot dobre, kljub temu, da smo zaradi zmanjšanja proizvodnje tovarne Revoz izgubili 27 odstotkov obsega dela v prekladih. Izpad nam je delno uspelo nadomestiti s povečanjem obse-

ga produkta Komar, saj nam je uspelo cesti »ukrasti« še dodatne količine tovara, predvsem za potrebe slovenskega gospodarstva. Ti tovari so zadoščali za uvedbo drugega para vlakov na relaciji Ljubljana KT-Koper in nazaj. Mirovali nismo niti v evropskem prostoru, saj smo se v preteklem letu v okviru projekta Gateway Slovenija Kontejnerski terminal Ljubljana povezali s pomembnimi terminali v Evropi. Trenutno na relaciji Ljubljana KT-BILK vozita dva para vlakov na teden, imamo dnevno povezavo z Münchnom in tedensko povezavo z Beogradom.

Dva kontejnerska manipulatorja Kalmar nosilnosti 40 ton skrbita za hitro in zanesljivo prekladanje kontejnerjev.



Glavni cilj projekta Gateway Slovenija, ki ga razvijamo z nacionalnim operaterjem v kombiniranem transportu Adria Kombijem, je izrabiti geostrateški položaj Kontejnerskega terminala Ljubljana, ki naj postane moderno stičišče in izhodišče za prevoze iz EU proti jugovzhodni Evropi, Turčiji in Grčiji ter obratno. Načrtujemo, da bomo letos s shuttle vlakom terminal povezali še z Verono in z Zagrebom ter povečali pogostost obstoječih povezav. S tako organizacijo si prizadevamo doseči racionalizacijo prevozov, zmanjšanje stroškov prevoza in povečanje konkurenčnosti kombiniranega prometa, hkrati pa bi radi ustvarili novo dodano vrednost.

Ne moremo mimo oprtnih vlakov, ki so v preteklosti za terminal sestavljali velik kos pogače. Kot je znano, smo z vstopom Slovenije v Evropsko unijo čez noč izgubili oprtni vlak na rela-

ciji Ljubljana KT-Salzburg, ki so ga uporabljali skorajda izključno slovenski prevozniki. Danes v spremljanem oprtnem prevozu s Kontejnerskega terminala Ljubljana vozi vlak na relaciji Ljubljana KT-Kiskundoroszma, trikrat na teden. Uporabljajo ga samo romunski prevozniki, za katere z vstopom Romunije v Evropsko unijo, ki je predviden v letu 2007, ne bo več zanimiv. Obeta se mu enaka prihodnost kot prej omenjenemu. Vendar tudi na tem področju ne počivamo, saj skupaj s Službo za kombinirani transport in Hrvaškimi železnicami delamo na uvedbi novega vlaka na relaciji Spačva-Ljubljana KT. Sprejem oziroma odpravo prvega vlaka pričakujemo že konec marca letos.

Pohvalimo se lahko s še eno lansko pridobitvijo, to je povezavo Turčije s Slovenijo in v nadaljevanju z drugimi evropskimi državami. Skupaj z operaterjem

Intercombi smo vpeljali vlak, ki dvakrat na teden v obe smeri povezuje Carigrad z našim kontejnerskim terminalom v Ljubljani. Terminal poleg že običajnih storitev, kot so prekladi, izpolnjevanje potrebne dokumentacije in manjša popravila za omenjeno stranko opravlja tudi vse carinske formalnosti. Povezava je ogromna pridobitev, in to ne samo za terminal, temveč za celotne Slovenske železnice, saj so v Evropi pokazali precejšnje zanimanje za ta produkt, in to tako stranke kot konkurenti, ki vozijo vlake proti Turčiji po nam konkurenčnih koridorjih.

Za doseg zastavljenih ciljev pa bomo morali razmišljati tudi o vlaganjih v posodobitev terminala, če želimo, da bo konkurenčen terminalom v sosednjih državah. Posodobitev je potrebna tako na infrastrukturnem področju kot pri prekladalni mehanizaciji ter informacijskem sistemu, namenjenem

samo za del terminala, saj se vsi zavedamo, da brez ustreznih in kakovostnih on line informacij danes ni mogoče sodelovati na transportnem trgu. Ne moremo niti mimo kadrovske problematike, saj terminal potrebuje pomladitev. Na terminalu smo prepričani, da bi z omenjenimi vlaganji, našo strokovnostjo in spodbudo, ki jo je mogoče čutiti v zadnjem obdobju, lahko dosegli kakovost najboljših evropskih kontejnerskih terminalov ter ponudili ne le kakovostne celovite železniško-cestne storitve s prevozom od vrat do vrat po konkurenčnih cenah, temveč tudi zmanjšali stroške poslovanja. Delež kombiniranega transporta v skupnem tovornem prometu SŽ raste iz leta v leto. To dokazuje, da kombinirani transport nasploh nedvomno ima prihodnost, v kateri lahko vidno vlogo odigra tudi naš kontejnerski terminal Ljubljana.



Sodobni vlačilci Iveco s polprikolicami omogočajo prevoze tako imenovanih high cube kontejnerjev in nevarnih snovi.

Snežni odmetalnik se prebija skozi kupe snega na ŽP Jesenice.

Boj z zimo

Kljub kupom snega promet ni stal

Če se večina navadnih smrtnikov snežnih padavin razveseli in v tem vidi poseben čar, tega nikakor ne moremo reči za nas železničarje. Resda smo z leti pridobili veliko izkušenj in nam snežna odeja ni povzročala posebej velikih preglavic, česar pa ne moremo reči za letošnje izredno močne padavine.

Vse priprave na zimske razmere so stekle v skladu s predpisi. Že na začetku so se pojavljala vprašanja, kaj pa če nas dejansko »zamede«. Število delavcev sekcij za vzdrževanje prog je namreč sila skromno. Zato so se ob snežnih padavinah konec novembra in decembra pojavljale težave z zagotovitvijo teh delavcev, ki sodelujejo pri odstranjevanju snega. A kljub temu so vsi pokazali zvrhano mero pripravljenosti in se izjemno prizadevno spopadli z izrednimi razmerami.

Letošnja snežna pošiljka je zagotovo preseгла vse rekorde zadnjih dvajsetih let. Največ snega je zapadlo predvsem na področju Gorenjske, kamor sneg, kot radi rečemo v šali, tudi sodi. Že konec novembra smo bili železničarji na največji slovenski mejni postaji Jesenice postavljeni pred obvladanje težkega položaja – meter visoke snežne odeje. Napoved je bila sicer bolj mila, meteorologi so napovedovali le okrog dvajset centimetrov, vendar sneženje nikakor ni hotelo prenehati. Zato je bilo treba aktivirati precejšnje število delavcev, prekinili so se dopusti, kakor določajo načrti za zavarovanje prometa pozimi. Veliko vlogo pri tem imajo zagotovo vodilni delavci na postajah, ki povezujejo vse niti organizacije dela, razporeditev skupin po kretniških območjih, naročanje snežne mehanizacije in podobno.

V prvi vrsti je ob lanskem sneženju treba omeniti šefa nadzorne postaje Jesenice Petra Pšenico, ki je takšnih razmer vajen, ob pomoči jeseniškega nadzornika SVP Branka Špindlerja pa je bilo delo precej lažje organizirati, saj imata oba bogate izkušnje na tem področju. Vsekakor pa ne smemo pozabiti omeniti tudi vseh drugih vodij delovnih enot, ki so po svojih najboljših močeh in z vključevanjem svojih delavcev dodali svoj del, da je promet potekal brez večjih prekinitev.

Veliko več težav pri organizaciji dela in pri uravnavanju prometa vlakov pa je povzročil sneg, ki je zapadel konec decembra, tik pred novoletnimi prazniki. Že na zelo visoko snežno odejo je na postaji Jesenice zapadlo še dodatnih 50 centimetrov snega, ki je marsikomu povzročil kakšen siv las več. A se je vnovič pokazalo, da je veliko

odvisno od odlične organizacije dela, tako da smo tudi tako visoko snežno odejo lahko še sorazmerno dobro obvladali. Seveda ni šlo brez težav v prometu, a kljub temu si vsi tisti, ki so kakor koli pripomogli k normalizaciji razmer, zaslužijo vse pohvale. Ogromno dela so opravili delavci SVP, svoje pa so dodali še vlakovski odpravniki, premikači, vagonski pregledniki, tranziterji, skladiščniki, transportni komercialisti in strojevodje. Aktivirana sta bila tudi oba stroja za odstranjevanje snega – snežna odmetalnika Rolba in Beillhack. Posadke teh dveh strojev so bile na razpolago vse dni, svoje delo pa so opravili brezhibno. Postaja Jesenice in odsek proge Jesenice-Bohinjska Bistrica so bili očiščeni snežne nadloge v nekaj dneh. Največjo težavo je povzročalo že omenjeno pomanjkanje delovne sile vzdrževanja prog, tako da so na pomoč priskočili še kolegi iz Sevnice.

Poleg vseh težav, ki jih je povzročil sneg, pa nam je težave povzročala tudi nezasedenost postaj na gorenjski prog, ki jih je bilo treba zasesti ponoči in v prazničnih dneh. Toda delavci so se z nastalim položajem sprijaznili. Odziv vseh je bil odličen, za kar si zaslužijo vse pohvale.

Kljub ogromnim količinam snega in omejenemu številu delavcev so vsi, ki so kakor koli sodelovali pri odstranjevanju snega, pokazali in dokazali, da jim ni mar, ali bodo vlaki vozili ali ne. Zato je njihov prispevek k normalizaciji razmer resnično treba pohvaliti. Za v prihodnje pa bo treba premisliti o koraku naprej in se še bolje pripraviti na razmere, s kakršnimi so se to pot spopadali na Gorenjskem.



Boj s snežnimi zameti na jeseniški postaji.

Aktualno

ICE vlaki v znaku svetovnega prvenstva

Flota vseh 214 hitrih vlakov ICE Nemških železnic bo postala ambasadorka svetovnega prvenstva v nogometu, ki bo letos v Nemčiji. Predsednik uprave DB-ja je konec januarja predstavil prvi vlak ICE-T, ki je označen z logotipom svetovnega prvenstva. »Kot premični oglasniki bodo naši paradni konji, vlaki ICE, vozili po Nemčiji, Švici,

na Nizozemskem ter v Belgiji in Avstriji ter predstavljali veliko zavzetost sodelavcev našega podjetja,« je povedal Mehdorn. Nemške železnice so uradni prevoznik nogometnega prvenstva.

Dvajset let Transrapida v Evropi

V nemškem Emslandu, blizu nizozemske meje, že celih dvajset let potekajo preizkusne in promocijske vožnje hitrega vlaka Transrapid. Po 32 kilometrov dolgi progi se je v tem času popeljalo okrog 600.000 potnikov. Vlak, ki lebdi nad magnetno progo, v dveh minutah pospeši z mesta na 300 kilometrov na uro in dosega hitrosti do 450 kilometrov na uro. Z uvajanjem Transrapida v redni promet pa se še vedno zatika. Uvedba tega vlaka prihodnosti je predvidena na Bavarskem – med münchenskim kolodvorom in letališčem Erdinger Moos. Danes potovanje z železnico na dobrih 30 kilometrov dolgi progi traja 45 minut, Transrapid pa naj bi jo prevozil v desetih minutah. Načrtovanje naj bi bilo končano že letos, leta 2010 pa naj bi prvi vlaki zapejlali po novi progi. Takšni so pač načrti, toda münchenski mestni svet in župan sta proti gradnji. Kaže torej, da bo Transrapid še kar nekaj časa ostal v preskusni fazi.

Nova finančna perspektiva ogroža omrežje TEN

Skupnost evropskih železnic in infrastrukturnih podjetij CER je sporočila, da pozdravlja konec pogajanj o finančni perspektivi 2007-2013 v evropskem svetu. Žal pa ostaja skrb, kakšne posledice bo ta imela na evropski železniški sektor.

Sporazum o naslednji finančni perspektivi Evropske unije namreč kar za 46 odstotkov zmanjšuje predlog komisije za postavke, v katere je vključeno tudi železniško omrežje TEN (Trans-European network). Takšna razdelitev sredstev

še ni dokončna, saj bo natančen proračun oblikovan na podlagi dogovora med evropsko komisijo in evropskim parlamentom.

Evropa potrebuje sodobno, inter-operabilno železniško omrežje, so prepričani v CER-u. Zato so evropske železnice komisijo in evropski parlament pozvale, naj v naslednjem finančnem obdobju za razvoj čezevropskega železniškega omrežja nameni vsaj 15 milijard evrov. To je namreč najmanjša vsota, ki še zagotavlja zgraditev omrežja do leta 2020.

CER je zato pozval evropske institucije, naj zagotovijo primerno raven financiranja na letni ravni. Poleg tega CER tudi poziva komisijo, naj zagotovi preglednost pri uporabi sredstev, namenjenih za transportni sektor, in naj se o njihovi porabi vnaprej posvetuje z železniškim področjem. Brez odprave posledic dolgoletnega zanemarjanja železniških infrastrukturnih vlaganj tudi premik tovora s cest na tire, ki ga zagovarja EU, ne bo mogoč, so prepričani v CER-u.

Usoda drugega tira še ni jasna

Peti vseevropski železniški koridor, ki v Sloveniji poteka med Koprom in Hodošem, bo, kljub omejenim sredstvom naslednje finančne perspektive, ostal na prednostni listi EU, je ob svojem obisku v Sloveniji pove-

dal podpredsednik evropske komisije in komisar za promet Jacques Barrot. Evropska unija sicer prednostno podpira čezmejne prometne povezave. Kaj to pomeni za gradnjo drugega tira med Koprom in Divačo,

Barrot ni povedal. Po njegovih besedah se evropska komisija zaveda pomena te proge in kopske luke za Slovenijo, rešitve pa še iščejo.

Slovenski prometni minister Janez Božič je povedal, da je kolegu iz Bruslja predstavil slovenske infrastrukturne programe na področju prometa. Posodobitev železniške infrastrukture bo stala več kakor deset milijonov evrov, za avtocestni program bodo namenjene štiri milijarde, za državne ceste pa tri milijarde evrov. Barrot je povedal tudi, da bo Evropska unija vztrajala pri organiziranju železnic z ločitvijo med prevoznikom in upravljavcem infrastrukture, Slovenija pa je po njegovih besedah na pravi poti pri prenosu zadevnih direktiv v slovensko zakonodajo.



East Express mora postati še zanimivejši

V Ljubljani so se 10. januarja sestali generalni direktorji slovenskih, hrvaških in srbskih železnic. Pogovori so tekli o sedanjih in novih produktih v tovornem in potniškem prometu.

V tovornem prometu so generalni direktorji največ pozornosti namenili blok vlakoma Sava Express in East Express. Analize so pokazale, da njuni dosežki niso najboljši, predvsem zaradi pomanjkljive

logistične ponudbe v Beogradu in Carigradu. Udeleženci so soglašali, da je produkt Sava Express glede na tržne priložnosti lahko še vedno zanimiv za trg, zato ga bo treba dopolniti in predlagati dolgoročno rešitev. Strinjali so se tudi, da je bil vlak East Express pri uporabnikih pozitivno sprejet, predvsem zaradi konkurenčne cene in voznega reda. Ovirata pa ga slaba distribucija in pridobivanje blaga v Turčiji. V kratkem se bodo zato sestali odgovorni za tovorni promet vseh petih železnic, ki sodelujejo pri projektu.

Podatki o prevozu potnikov med SŽ in HŽ ter med SŽ in ŽS kažejo, da njihovo število narašča, kar lahko pričakujemo tudi v prihodnje. Cene potovanja z vlakom so primerljive

z avtobusnimi in letalskimi, čas potovanja pa znaša najmanj 8 ur in 47 minut. Sestanek je pokazal, da je treba takoj začeti odpravljati nekatere pomanjkljivosti na vlakih ter zmanjšati vozne čase. Hrvaške železnice si bodo prizadevale v dogovoru s svojimi mejnimi organi zmanjšati čas zadrževanja vlakov na meji med Hrvaško in Srbijo. Tako bi se na relaciji Ljubljana-Beograd lahko približali voznemu času sedmih ur in pol, ki bi še povečal konkurenčnost. Sodelujoče železnice pa bodo tudi nadaljevale pogovore o uvedbi poslovnega vlaka med Ljubljano in Beogradom, ki bo primerljiv z obstoječimi evropskimi produkti. Naslednji sestanek bo junija v Zagrebu.



Sodelovanje SŽ in ŽSSK Cargo še izboljšati

V Ljubljani so se 11. januarja sestali predstavniki našega tovornega prometa in slovaškega prevoznika v tovornem prometu ŽSSK Cargo. Predstavniki slovaških železnic so uvodoma svoje slovenske kolege seznanili s potekom preoblikovanja železnic na Slovaškem, ki se je začelo leta 2000 z delitvijo železnic na infrastrukturo in prevoznika, nadaljevalo pa v popolno ločitev prevoza potnikov in blaga. Sedaj načrtujejo še privatizacijo ŽSSK Carga. Razprava je pokazala, da se tudi na Slovaškem srečujejo s podobnimi težavami kot naše podjetje. Spopadajo se z recesijo metalurške industrije, konkurenco novih prevoznikov in z neustrezno

prometno politiko, ki z visokimi pristojbinami za uporabo železniške infrastrukture znižuje konkurenčnost železniškega transporta v primerjavi s cestnim transportom, ki je neobremenjen s taksami. Opozorili so tudi na slabo stanje železniške infrastrukture.

Udeleženci sestanka so ugotovili, da skupni obseg prevozov med Slovenijo in Slovaško v zadnjih treh letih upada, vendar je pred obema podjetjema kar nekaj tržnih priložnosti. Za njihovo izkoriščanje bo treba sodelovanje poglobiti in pritegniti tudi Madžarske železnice. Obe železnici se bosta dogovorili o možnostih prevozov izdelkov in polizdelkov avtomobilske indu-

strije, izdelali analizo italijanskega trga ter proučili možnosti povečevanja kombiniranega prometa. Za doseganje skupnih ciljev bosta SŽ in ŽSSK Cargo proučila tudi možnosti črpanja sredstev iz evropskih skladov, več pozornosti pa bo treba nameniti skupni informa-

cijski podpori (sledenje pošiljk in vagonov). Delo se bo nadaljevalo v kratkem z operativnimi sestanki izvršnih direktorjev za tovorni promet oziroma prodajo storitev SŽ in ŽSSK Cargo, naslednji sestanek na ravni generalnih direktorjev pa bo junija v Bratislavi.





**Z vlakom na Madžarsko čez mejni prehod Hodoš
še nikoli tako ugodno!**

Povratna vozovnica

Ljubljana-Budimpešta

le 39 evrov!

IC CITADELLA

ODHOD	Ljubljana	7.40	VRNITEV	Budimpešta	12.55
	Budimpešta	16.18		Ljubljana	21.31

Cena vozovnice je plačljiva v tolarški protivrednosti, ponudba velja od 11. decembra 2005 naprej.

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

Završniško jezero

Na izlet z vlakom

Sankanje od »Valvasorja«
v dolino Završnice

Za sankanje urejene proge so večinoma odmaknjene od železniških postaj. Izjeme so na srečo povsod in v snegu se lahko prav enostavno podamo z železniške postaje Žirovnica do Valvasorjevega doma pod Stolom. Vzpon ni kljub temu, da za sabo vlečemo sani, nič težavnejši kakor drugače. Najenostavneje je, če sani z vrvo privežemo na nahrbtnik in jih vlečemo za sabo, ponekod na poti pa jih je primerno v roke in jih čez ožje dele prenesemo.

Gozdna cesta v dolino Završnice je običajno dobro utrjena za sankanje, tako da s sanmi kar leti navzdol. Da ne leti preveč, občasno le zaviramo, najbolje s celimi podplati. Drugače nas med zaviranjem samo s petami, ki je sicer učinkovito, ko se je treba hitro ustaviti, bolj zanaša sem in tja. Spust je najlepši v prvih dneh po sneženju, potem pa sankiško navdušenje na progi ustvari nemalo grbin za poskočnejšo vožnjo. V vsakem primeru je zelo do še bolj zabavno. Le če je cesta močno zglajena, je potrebna povečana previdnost, kadar je poledenela, pa je varneje, če gremo v dolino kar peš. Dolžina za sankanje urejene ceste je dobre štiri kilometre.

Z ž. p. Žirovnica gremo desno, po cesti do podvoza in skozenj do razcepa, na katerem zavijemo levo. Ko mimo trgovine pridemo do železniške proge, pred njo zavijemo desno na pot, gremo do prve hiše, nato desno na cesto ter desno po njej do mostička. Za hišo 32a zavijemo levo navzgor do pročelja zgradbe, kjer skozi predor v grebenu iz Završniškega jezera priteka voda za žirovniško hidrocentralo. Po stopnicah se vzpnemo do steze in se po njej udobno sprehodimo okoli hriba – medtem gremo skozi kratek predor – do akumulacijskega jezera v dolini Završnice. Po jezcu stopimo do ceste, kjer zavijemo levo, takoj nato pa desno na cesto proti Valvasorjevemu domu. Po njej je do doma kar dolga hoja, zato se raje vzpnemo po »rudni poti« (po njej so včasih v dolino vozili železovo rudo), tako da gremo na naslednjem razcepu levo, čez travnike v gozd in prijetno navkreber do »Valvasorja«. Z železniške postaje **1 ura in 30 minut do 2 uri** hoje. Potem se samo še odpeljemo navzdol. Do doline Završnice je, glede na stanje proge, **10 do 15 minut** najčistejšega do zmernega

sankaškega užitka. Iz Završnice se na ž. p. Žirovnica vrnemo v **30 minutah** po že znani poti. Ob primerni telesni pripravljenosti lahko vzpon in spust ponovimo še enkrat. Če lakota in žeja medtem narasteta čez vse mere, se v Žirovnici ustavimo v gostilni Trebušnik, kjer se kot nasprotnje mrazu dobro prileže krvavica s kislim zeljem ali podobna domača sezonska jed. Izletniška karta Gorenjska (1:50.000).

Iz smeri Jesenice je ob koncu tedna zjutraj za izlet primeren vlak z odhodom z jeseniške železniške postaje ob 7.38 (Nova Gorica 5.28) ali popoldanski ob 14.20. Z ž. p. Žirovnica proti Jesenicam popoldne vozi več vlakov. Če z Jesenic nadaljujemo v smer Nova Gorica, počakamo na vlak ob 16.34. Iz ljubljanske smeri se proti Žirovnici odpeljemo ob 6.50, 9.45 ali 12.55. Vrnemo se z vlakom, ki z ž. p. Žirovnica odpelje proti Ljubljani ob 14.29 ali 17.59.



Več ko je na izletu s sanmi vzpona, daljši je spust. Ovinki so izziv za preizkušanje spretnosti in vir največjih sankiških užitkov.

Nagradna slikovna križanka



NOVA PROGA	SVETO ŽIGON FR. PISA- TELJICA			AM. SKLAD. IT. RODU (GIAN CARLO)	MESTO V FRANCIJI (ANAGRAM PAT)	LOŠČILO	ČEŠKO IME OTAKAR KRAJŠE	NOGOMET- NA ZVEZA			KOSMATA ODEJA	DISAHARID IZ GLUKO- ZE IN FRUKTOZE	JAPON. NAČIN ARANŽIR. CVETJA	KAR JE NANESENO
PRIPRAVA ZA SNE- MANJE JERMENA								RASTNI HORMON						
KDOR IMA TELEPA- TIČNE LASTNOSTI								ODTOČNI KANAL, ODTOK						
SODELAV- KA OBVE- ŠČEVALNE SLUŽBE								MESTO V NEMČIJI KAZANJE, IZRAŽANJE						
IT. AVTO- MOB. KON- STRUKTOR FERRARI					ANTON AŠKERC	NEZNANI LETEČI PREDMET	RIMSKO MIT. POD- ZEMLJE				JAPON. POSATELJ (KOBO)			
KEMIČNA PRVINA (ZNAK La)							SPODNJI DEL POSODE				NEKDANJI ETIOPSKI KNEZ			
risba KIH	IZO-ČRTA Z ENAKO LETNO TOPLOTO	PRIPADNIK ITALCEV UREDNIK					ROMULOV BRAT PODSTREŠ. ODPRTINA				OSEBNI ZAIMEK METRIČNI POUDAREK			
PREBI- VALCI IRSKE					SPLAV (ZASTAR.)					SARIN IN ABRAHA- MOV SIN NIKELJ				
NAŠ BIOLOG IN IHTIOLOG (MIROSLAV)				CIKLAMA, KOKOREK	ARTHUR (KRAJŠE)	PREBI- VALKA IGA RIHARD JAKOPIČ							PLAZ	ZDOMEČ (SLABŠ.)
OSEBNI DOHODEK			RUDNINA ZA GNOJILO SL. PEVKA (IRENA)									LOJZE ZUPANČ BOJAZEN		
UDELE- ŽENEC NEKDANJIH TABOROV									DERIVAT AMONIAKA	UDOR TOALETNA POTREB- ŠČINA				
SL. GLED. IGRALEČ (PRIMOŽ)						PIVSKI VZKLIK	POROŠTVO, GARANCIJA OBLIKA RAZCVETJA							
LUKNJAČ					TROPSKA SMOLA ŠELIGO RUDI						GLAVNO MESTO ITALIJE ELEMENT			
BOJNI PLES S SABLJAMI, PO IZVORU IZ ŠPANJE								PEVKA BRATUŽ- KACIAN						
ARGON			PODELITEV IMENA					NEKD. SL. SKAKALEČ (BRANKO)						

Rešitev križanke iz prejšnje Nove proge (vodoravno): op, nv, zbornica, olimp, ansambel, vazal, nota, arenikola, iva, zreja, sat, kljun, samostan, rjazan, obrazi, ne, anam, konjic, enakost, ajaja, žalost, sv, ana, antraks, kj, gabi, eller, eos, etat, števec, lm, nomenj, deževje, slavje, adapter.


Žreb je razdelil nagrade med tri reševalce decembrske nagradne križanke. Denarnico prejme **Milka Svete** iz Ljubljane, etui za pisala pa **Vinko Šumi** iz Rateč ter **David Rutar** iz Maribora. Nagrajencem iskreno čestitamo. Nagrade bodo prejeli po pošti.

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**



Vijačna dvigalka s pripadajočima ključema, ki so jo uporabljali pri montaži železne mostne konstrukcije. Najdena je bila pri rekonstrukciji ceste, ob kopanju temeljev za podporni zid. Domačin Bazilij Humar, ki stanuje v neposredni bližini, jo je ohranil in daroval železniškemu muzeju. Po njegovem pripovedovanju je hudourniška Bača večkrat ponagajala graditeljem in tako je z debelim nanosom proda skrila dvigalko za dobrih devetdeset let.