

Novaproga

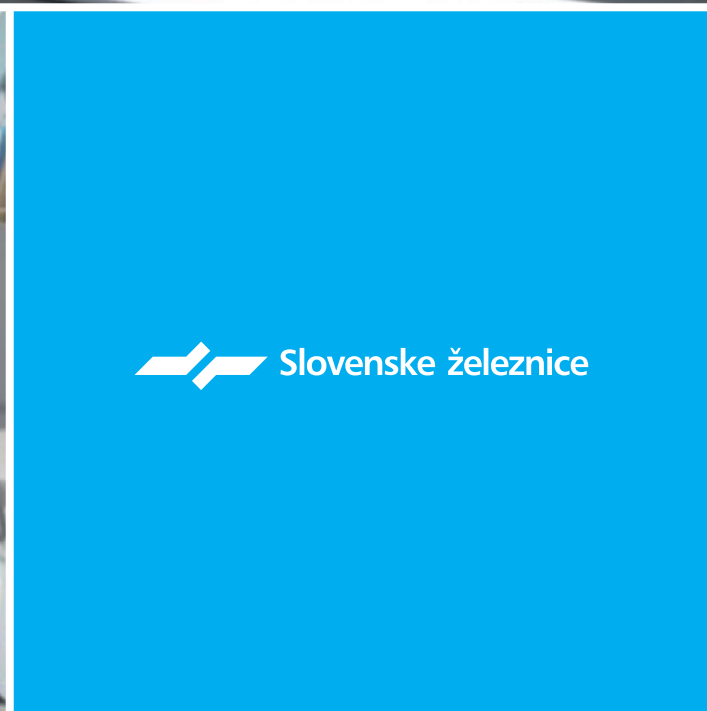
Revija Slovenskih železnic

Maj 2018

Posebna izdaja

 Slovenske železnice





Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o.

- SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11
- e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si
- odgovorni urednik: Janez Krivec
- lektorica: Darinka Lempl Pahor
- grafike: Podjetje Stadler
- tisk: SŽ-Železniška tiskarna Ljubljana, d. d.
- naklada: 9.241 izvodov
- naslovniki jo prejema jo brezplačno



Janez Krivec
Odgovorni urednik



Železniški potniški promet in mobilnost v Evropi sta temi, ki jima v zadnjih letih povsem upravičeno namenjamo veliko pozornosti. V Sloveniji smo lahko ponosni na izjemen napredek v poslovnih rezultatih in pozicioniranju našega prevoznika v potniškem prometu na trgu, hkrati pa se moramo zavedati, da se po kakovosti storitev ob bok zahodnoevropskim železnicam še nismo prebili. Priložnosti za izboljšave, kot bi to diplomatsko lahko rekli, je na tem področju še ogromno. Razvojna strategija v železniškem potniškem prometu, ki je bila že več kot desetletje razkrojena po različnih dokumentih, nato pa s Strateškim načrtom 2016–2020 tudi formalno združena in obelodanjena, je jasna, v naslednjih desetih letih načrtujemo občutno povečanje števila potnikov in kakovosti naših storitev. To bomo dosegli z več projekti in eden od njih je prenova voznega parka. Tokratno revijo smo namenili novim vlakom, ki bodo pri nas začeli voziti čez dve leti. Da smo projekt lahko uresničili, in po več letih skrbnih priprav podpisali pogodbo za nakup 26 novih vlakov, je odgovorna vrsta strokovnjakov iz več naših podjetij. S skrbnim delom, ustrezno podporo menedžmenta in posluhom države začnemo novo poglavje v modernizaciji potniškega prometa pri nas.

Vsebinske te revije pa ni samo pregled značilnosti novih vlakov, temveč tudi glasnik novosti, ki sledijo. Da bo naše podjetje v vseh kriterijih doseglo najsodobnejše železnice, bo treba narediti velik skok tudi na drugih področjih. Govorim o sodobni tehnologiji in trendih njenega uveljavljanja, ki se krepijo v tujini, in sicer souporabi osebnih vozil (car-sharing), rešitvah za premostitev zadnjih kilometrov (last-mile transportation), integraciji vseh oblik mobilnosti, vključevanju avtonomnih vozil v prevozne storitve ter drugih novostih, ki se, vsaj trenutno, zdijo izjemno futuristične. Med pripravljanjem vsebine za revijo, ki jo berete, sem imel možnost spoznati tudi vizije odločevalcev ter zamisli in dolgoročne načrte SŽ na področju sodobne mobilnosti, o katerih sem prepričan, da bodo vse nas navdušili in napolnili z dodatno energijo. Slovenske železnice so resnično na pragu zgodovinsko pomembnega desetletja inovacij. Novi vlaki so že znanilci tega.



FLIRT in KISS na Slovenskih železnicah

2



Lepotica in zver – FLIRT EMV

4



Zanesljivo po vseh progah – FLIRT DMV

6



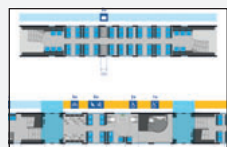
Načrt enonadstropnih vlakov FLIRT

8



Več prostora, več udobja

10



Načrt dvonadstropnega vlaka KISS

12



Pogovor z generalnim direktorjem

14



Podpis pogodbe

15



O novih vlakih so povedali

16



Obstoječi vozni park SŽ-Potniški promet

19



Dobrodošli na novih vlakih Slovenskih železnic

22

Nova generacija vlakov na SŽ

Slovenske železnice so 17. aprila 2018 s podjetjem Stadler podpisale pogodbo za nakup novih vlakov. Skupna vrednost naročenih vlakov je 169 milijonov evrov brez DDV. Skupaj 26 Stadlerjevih potniških garnitur FLIRT in KISS bo pri nas začelo voziti predvidoma čez leto in pol.

SŽ so naročile 10 enonadstropnih večsistemskih, 10 dvonadstropnih enosistemskih ter 5 dizelskih potniških vlakov. Med pogajanja pa so SŽ dosegle, da za to skupno ceno dobimo še dodatni enonadstropni električni vlak.



Učinkoviti in zanesljivi sodobni potniški vlaki

FLIRT

FLIRT je oznaka za enonadstropne regionalne vlake, ki jih izdeluje podjetje Stadler. Ime je kratica angleškega poimenovanja *Fast Light Innovative Regional Train* – FLIRT. Vlaki bodo pri nas vozili z najvišjo hitrostjo 160 kilometrov na uro. Od leta 2004, ko jih je podjetje Stadler začelo izdelovati, vozijo že v 41 državah po vsem svetu. So enostavni za vzdrževanje in imajo nizke obratovalne stroške ter majhno porabo energije. Vlaki imajo v osnovnih

različicah od dva do šest vagonov, Slovenske železnice pa so naročile električne s štirimi vagoni in dizelske s tremi. Zasnovani so tako, da omogočajo zelo prilagodljivo razporejanje sedežev in notranjega prostora nasploh.

Notranjost vlakov je konstrukcijsko izjemno prilagodljiva in omogoča enostavno razporejanje in premikanje sedežev ter drugih elementov v vlaku.

FLIRT in KISS na Slovenskih železnica



KISS

Dvonadstropni vlaki KISS so dobili ime iz nemškega poimenovanja *Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn – KISS*. Izdelani so kot regionalni vlaki, z več prostora in dodatnim nadstropjem za potnike. Vlaki od 2010 vozijo po vsej Evropi, prve pa je podjetje Stadler izdelalo za Švicarske železnice leta 2008. Obstajajo v več izvedbah in so lahko različno dolgi, od dveh do osmih

vagonov. Slovenske železnice so naročile vlake s tremi vagoni, v katerih bo 292 sedežev. Vse garniture so tehnično usklajene, tako jih je mogoče speti skupaj ne glede na obliko pogona. Spete različne garniture je mogoče tudi upravljati iz ene kabine.

Nova generacija vlakov na SŽ

Lepotica in zver – FLIRT EMV

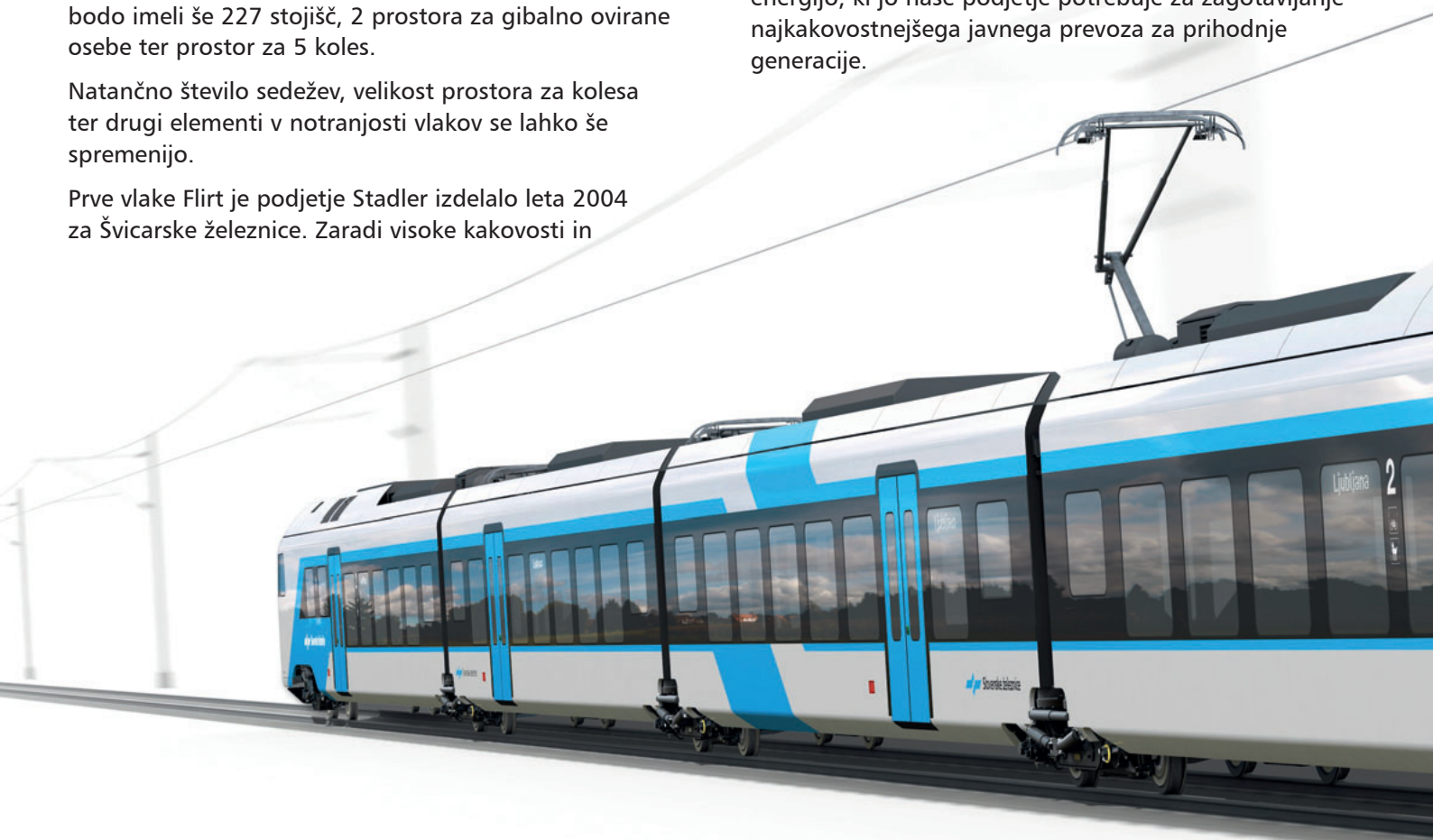
Enonadstropni električni regionalni vlaki so izdelani v več različicah, električni, dizelski in bimodalni. Podjetje Stadler bo za SŽ izdelalo 11 električnih enonadstropnih vlakov. Vlaki bodo dolgi 80,7 metra, široki 2,82 in visoki 4,12 metra. Predvideno je, da bo v njih prostora za 235 sedežev, od tega 12 v prvem razredu. Poleg tega bodo imeli še 227 stojišč, 2 prostora za gibalno ovirane osebe ter prostor za 5 koles.

Natančno število sedežev, velikost prostora za kolesa ter drugi elementi v notranjosti vlakov se lahko še spremenijo.

Prve vlake Flirt je podjetje Stadler izdelalo leta 2004 za Švicarske železnice. Zaradi visoke kakovosti in

vsestranske uporabnosti so jih kmalu naročile tudi druge države, in sicer Nemčija, Italija, Poljska, Finska, Alžirija, Rusija in druge. Podjetje Stadler jih prilagodi razmeram v državah ter specifičnim potrebam prevoznikov.

Zunanji videz novih vlakov potrjuje zanesljivost, moč in energijo, ki jo naše podjetje potrebuje za zagotavljanje najkakovostnejšega javnega prevoza za prihodnje generacije.



Tehnične značilnosti vlakov FLIRT

		Merska enota	Enonadstropni večsistemski
1	Število vozil	—	11
2	Število vagonov v garnituri		4
3	Tirna širina	mm	1435
4	Nazivna napetost	kV	3 kV; 25 kV, 50Hz; 15 kV, 16,7 Hz
5	Nazivna moč	kW	min 2 x 1200
6	Največja hitrost	km/h	160
8	Dolžina čez spenjačo	m	max 100
9	Maksimalni pospešek	m/s ²	1,2
10	Nakladalni in kinematični referenčni profil po TSI	—	G2
11	Največja osna teža (pog. del)	kN/os	max. 200
12	Odstotek nizkopodne izvedbe	%	min. 50
13	Višina poda na GRT	mm	580–600

Električni enonadstropni vlak FLIRT



		Merska enota	Enonadstropni večsistemski
14	Širina vstopnih vrat	mm	1300
15	Število WC	—	1/1
16	Število sedežev	—	min. 230 od tega 5–10 % I. razred
17	Preklopni sedeži	—	max 5%
18	ETCS, GSM-R	—	DA
19	Prostor za prevoz koles	—	DA
20	Število stojšč	oseb/m ²	3–4
21	Min. št. garnitur v spregi	—	3
22	Mehansko in zračno spenjanje EMG-DMG	—	DA

Nova generacija vlakov na SŽ

Zanesljivo po vseh progah – FLIRT DMV

Pet dizelskih vlakov FLIRT DMV s tremi vagoni bo pri nas vozilo z najvišjo hitrostjo 140 kilometrov na uro. Vlaki bodo dolgi 70,4 metra, široki 2,82 metra in visoki 4,12 metra. Predvideno je, da bo v njih prostora za 171 sedežev, od tega 12 v prvem razredu. Poleg tega bodo imeli še 167 stojšč, 2 prostora za gibalno ovirane osebe ter prostor za 5 koles.

Natančno število sedežev, velikost prostora za kolesa ter drugi elementi v notranjosti vlakov se lahko še spremenijo.

Dizelski vlak sestavljata dva identična dela, A in B, ter del C, v katerem sta dva Deutzova dizelska motorja. Vlak ima enake sestavne dele kot električni, razlikuje se le v pogonskem sistemu. Število sestavnih delov je proizvajalec karseda zmanjšal in s tem zagotovil manjše obratovalne stroške.



Tehnične značilnosti dizelskih enonadstropnih vlakov FLIRT

		Merska enota	Enopodni DMV
1	Število vozil	—	5
2	Število vagonov v garnituri		3
3	Tirna širina	mm	1435
4	Nazivna napetost	kV	
5	Nazivna moč	kW	min. 2 x 450 ali 900
6	Največja hitrost	km/h	min. 140
8	Dolžina čez spenjačo	m	max. 75
9	Maksimalni pospešek	m/s ²	0,85
10	Nakladalni in kinematični referenčni profil po TSI	—	G2
11	Največja osna teža (pog. del)	kN/os	max. 180
12	Odstotek nizkopodne izvedbe	%	min. 40
13	Višina poda na GRT	mm	580–600
14	Širina vstopnih vrat	mm	1300

Dizelski enonadstropni vlak FLIRT

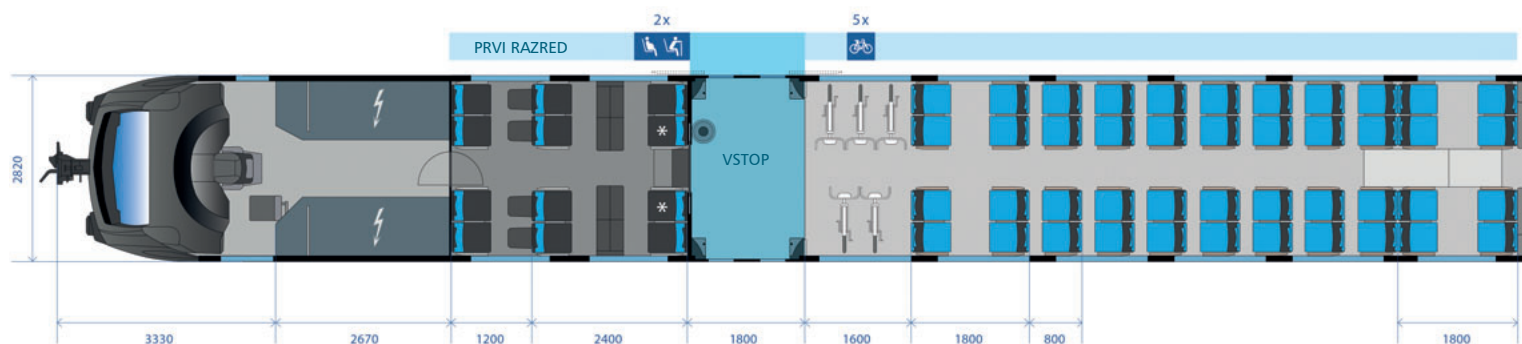
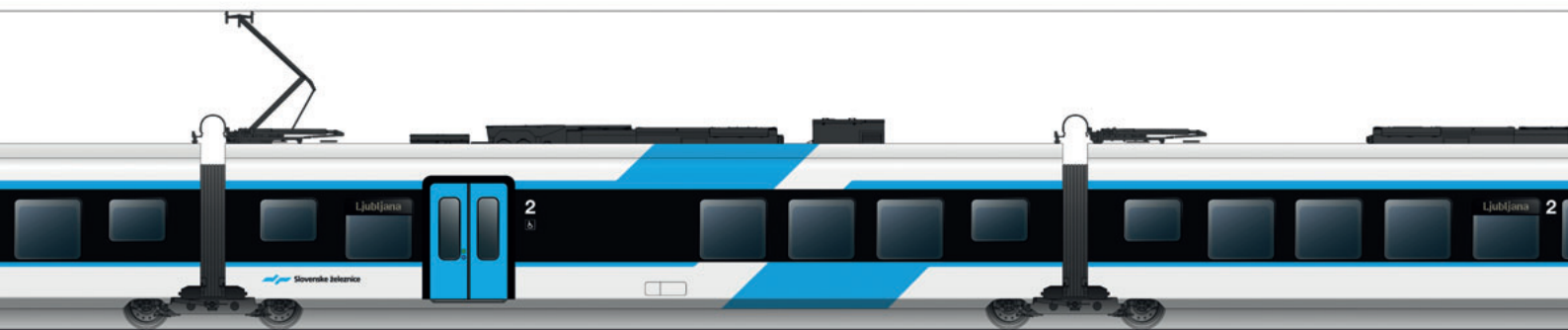


		Merska enota	Enopodni DMV
15	Število WC	—	1/1
16	Število sedežev	—	min. 170 od tega 5–10 % I. razred
17	Preklopni sedeži	—	max. 5 %
18	ETCS, GSM-R	—	DA
19	Prostor za prevoz koles	—	DA
20	Število stojšč	oseb/m ²	3–4
21	Min. št. garnitur v spregi	—	2
22	Mehansko in zračno spenjanje EMG-DMG	—	DA

Nova generacija vlakov na SŽ

Načrt enonadstropnih vlakov FLIRT

Vlaki imajo prostora za 235 sedežev, od tega 12 v prvem razredu. Po najnovejših smernicah tehničnih standardov interoperabilnosti je v vlaku 22 sedežev v drugem razredu in 2 sedeža v prvem razredu prednostnih sedežev za osebe z omejeno mobilnostjo. Poleg tega pa sta na vlaku tudi dva prostora za invalidske vozičke. Vsak vlak ima dva toaletna prostora in poseben prostor za osebje.

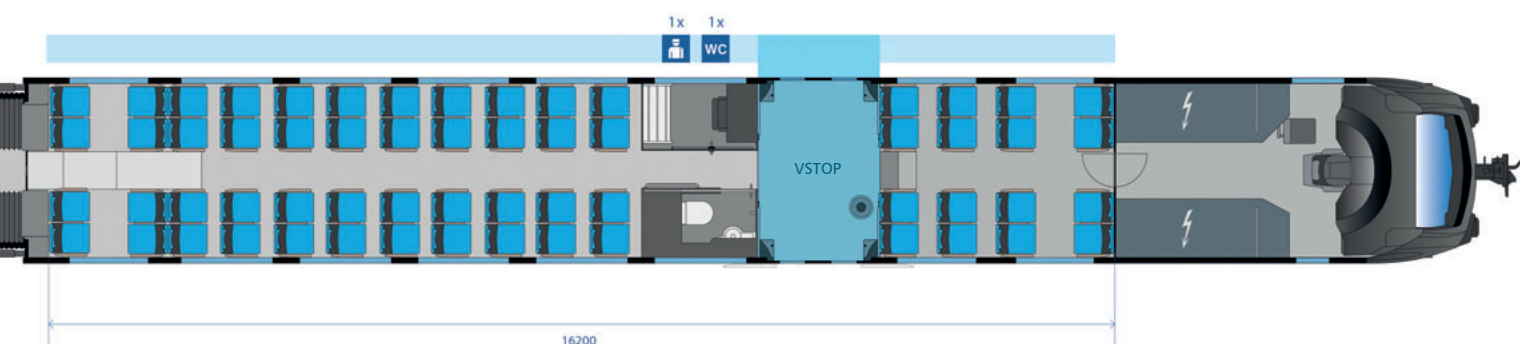
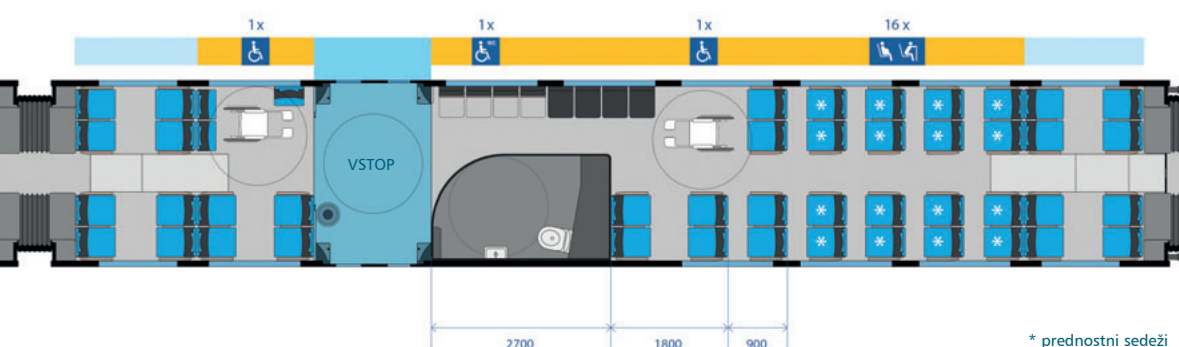
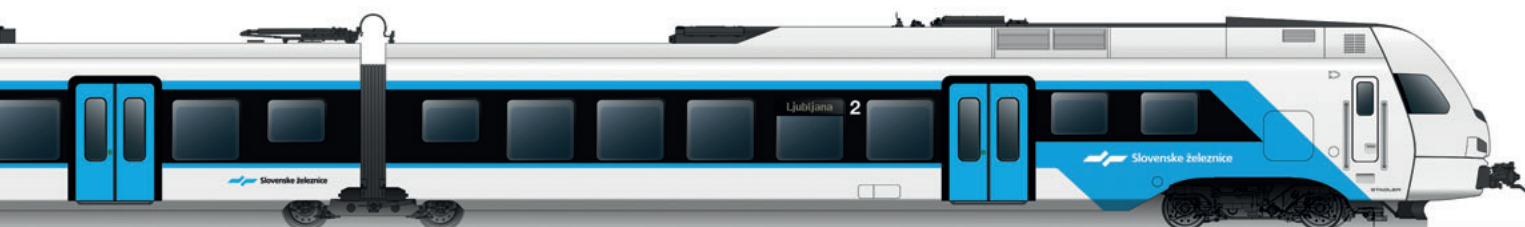


Prostornost

Notranja oprema v vlakih je postavljena z upoštevanjem funkcionalnih zahtev. Z modularno zasnovo vlakov je proizvajalec kolikor je bilo mogoče zmanjšal število posameznih delov, s tem pa so manjši tudi stroški vzdrževanja in prilagajanja notranjosti vlaka. Tako lahko sedeže – da sta po dva in dva nameščena v vrstah oziroma drug proti drugemu –

Hitro vzdrževanje

Sprednji del vlakov je izdelan iz več samostojnih delov, tako je mogoče pri poškodbah čela vlaka zamenjati samo poškodovane dele in ne vsega sprednjega dela vlaka. Samostojni del so denimo odbijači, sprednje luči ter brisalci in luči. S tem je vzdrževanje bistveno hitrejše in cenejše.



med vzdrževanjem poljubno namestijo brez večjih modifikacij. Vrata na vlakih so razporejena na enaki oddaljenosti druga od drugih, s čimer je proizvajalec omogočil najbolj racionalno premikanje po vlaku, s tem pa tudi hitrejšo izstopanje in vstopanje. Prehod med sedeži je zelo širok, s čimer deluje notranjost vlakov še bolj zračno in prostorno.

Nova generacija vlakov na SŽ

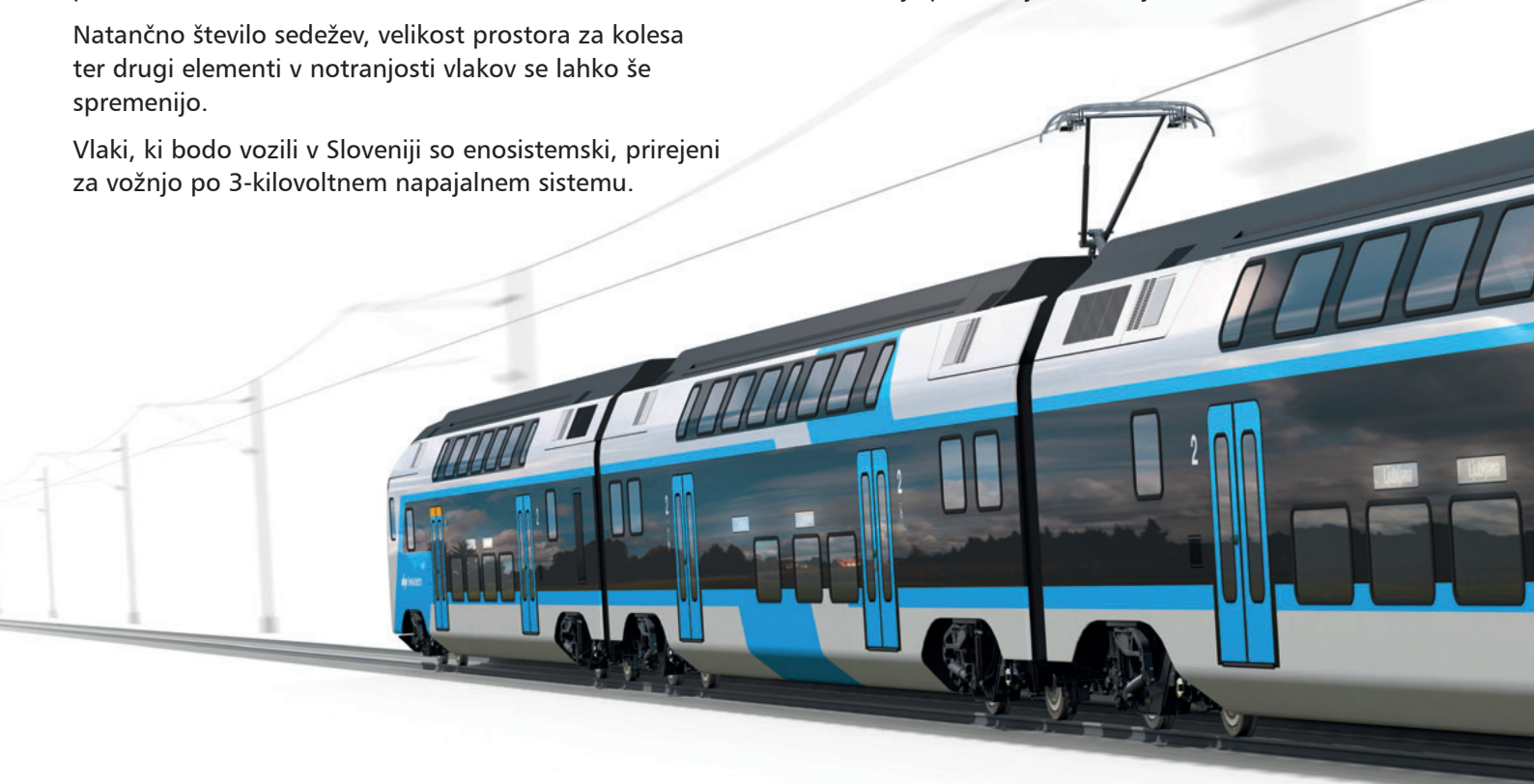
Več prostora, več udobja – KISS

Vlaki KISS so družina dvonadstropnih električnih regionalnih vlakov. Slovenske železnice so naročile 10 dvonadstropnih vlakov s tremi vagoni. Vlaki bodo dolgi 79,84 metra, široki 2,80 metra in visoki 4,63 metra. Predvideno je, da bo v njih prostora za 292 sedežev, od tega 16 v prvem razredu. Poleg tega bodo imeli še 264 stojišč, 2 prostora za gibalno ovirane osebe ter prostor za 5 koles.

Natančno število sedežev, velikost prostora za kolesa ter drugi elementi v notranjosti vlakov se lahko še spremenijo.

Vlaki, ki bodo vozili v Sloveniji so enosistemski, prirejeni za vožnjo po 3-kilovoltnem napajalnem sistemu.

KISS so izdelani po enakih oblikovalskih konceptih kot vlaki FLIRT. Oboji namreč zaradi svoje aerodinamično zasnovane oblike izžarevajo zanesljivost in energijo. Konstrukcijski temelji so jasni, lahek in močan vlak, ki je izdelan za večje število potnikov. Proizvajalec zagotavlja, da so vlaki izdelani z upoštevanjem ravnovesja med regionalnimi, ki imajo veliko prostora, ter vlaki Intercity s katerimi je potovanje udobnejše.



Tehnične značilnosti vlakov KISS

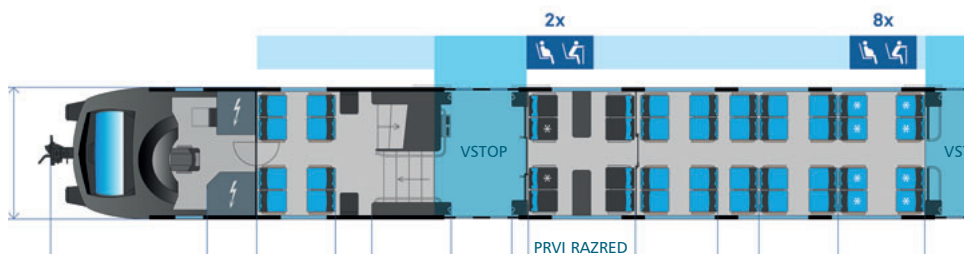
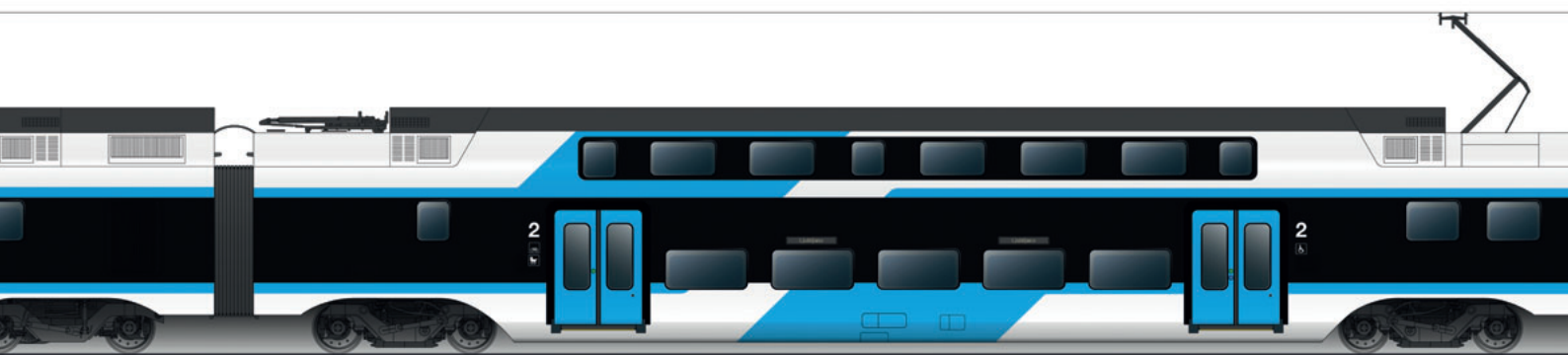
		Merska enota	KISS - Dvonadstropni enosistemski
1	Število vozil	—	10
2	Število vagonov v garnituri		3
3	Tirna širina	mm	1435
4	Nazivna napetost	kV	3 kV
5	Nazivna moč	kW	min 2 x 1200
6	Največja hitrost	km/h	min. 140
8	Dolžina čez spenjačo	m	max. 85
9	Maksimalni pospešek	m/s ²	1,2
10	Nakladalni in kinematični referenčni profil po TSI	—	G2
11	Največja osna teža (pog. del)	kN/os	max. 200
12	Odstotek nizkopodne izvedbe	%	min. 50 (samo prvi nivo)
13	Višina poda na GRT	mm	580–600

Električni dvonadstropni vlaki KISS



		Merska enota	KISS - Dvonadstropni enosistemski
14	Širina vstopnih vrat	mm	1300
15	Število WC	—	1/1
16	Število sedežev	—	min. 290 od tega 5–10 % I. razred
17	Preklopni sedeži	—	max. 5 %
18	ETCS, GSM-R	—	DA
19	Prostor za prevoz koles	—	DA
20	Število stojšč	oseb/m ²	2–3
21	Min. št. garnitur v spregi	—	3
22	Mehansko in zračno spenjanje EMG-DMG	—	DA

Nova generacija vlakov na SŽ

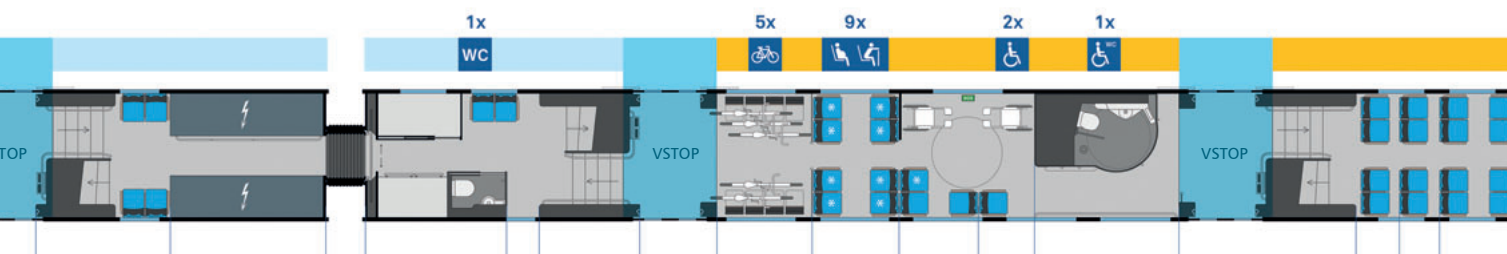
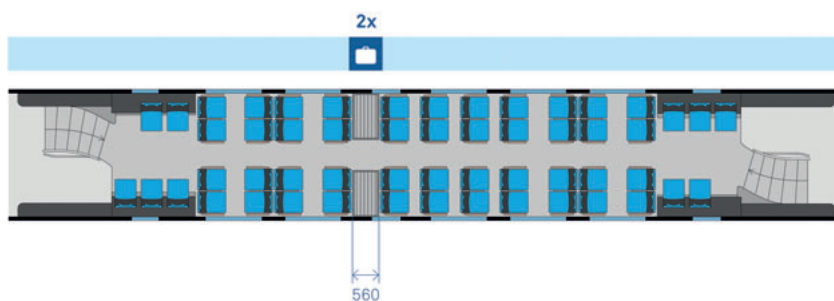


Načrt dvonadstropnega električnega vlaka KISS

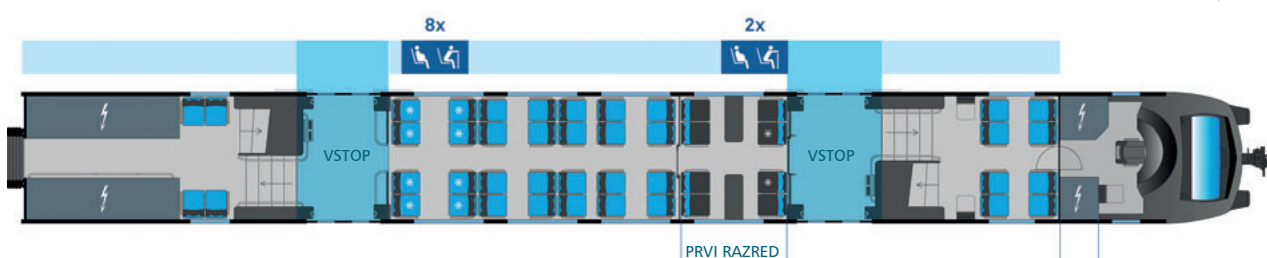
V vlaku je 18 sedežev v drugem razredu in 4 sedeži v prvem razredu prednostnih, namenjenih za osebe z omejeno mobilnostjo. Poleg tega pa sta na vlaku tudi dva prostora za invalidske vozičke. Vsak vlak ima dva toaletna prostora in poseben prostor za osebje. Pozicija prioritetnih sedežev, zložljivih sedežev, držal, prostora za invalidske vozičke in kolesa je v vagonih skrbno premišljena. S pregovornim švicarskim posluhom za

podrobnosti je proizvajalec ponudil optimalno rešitev. Veliko pozornosti pa je namenjene tudi vstopanju in izstopanju potnikov ter udobju med potovanjem.

Vlaki, ki bodo pri nas vozili s hitrostjo do 160 kilometrov na uro, so enosistemski, prirejeni za vožnjo na 3 KV napajalnem sistemu, ki ga imamo na slovenskem železniškem omrežju.



* prednostni sedeži



Nova generacija vlakov na SŽ

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes:

»Prvi vlak bo na našem železniškem omrežju vozil pred koncem prihodnjega leta.«



Kdaj smo na Slovenskih železnicah začeli priprave na nakup novih vlakov?

Nakup nove generacije vlakov na Slovenskih železnicah je, poleg poslovne in finančne sanacije sistema ter strateškega povezovanja v Tovornem prometu, ena od naših ključnih nalog. Priprav na modernizacijo voznega parka smo se lotili leta 2013, ko smo začeli podjetje SŽ-Potniški promet tudi finančno sanirati. Junija lani smo objavili razpis, ki smo mu zaradi dopolnitev dokumentacije in velikega števila vprašanj dvakrat podaljšali rok. Do 25. septembra lani, ko je bil skrajni rok za oddajo ponudb, pa smo prejeli ponudbo podjetja Stadler v višini 169 milijonov evrov. Ponudbo je potrdilo poslovodstvo SŽ, nadzorni svet SŽ, nato pa tudi Slovenski državni holding.

Kako je na nakup vplivala finančna in poslovna sanacija sistema Slovenskih železnic?

Poslovna sanacija sistema Slovenske železnice traja že več let. Podjetje Potniški promet je bilo precej zadolženo in z dokapitalizacijo smo odpravili zadolženost. Finančna sanacija, dobri poslovni rezultati, zaupanje države ter dogovori z zaposlenimi so bili pri tem ključni.

Je imelo sodelovanje z državo veliko vlogo pri nakupu?

Zaupanje lastnika pri strateških projektih Slovenskih železnic je bistveno. Imeli smo podporo Ministrstva za infrastrukturo, Ministrstva za finance in drugih organov, s katerimi pri svojem delu sodelujemo. Poudariti moramo tudi, da nas je država podpirala pri vseh drugih ključnih projektih.

Zakaj smo naročili ravno 25 novih vlakov?

Pri naročanju smo upoštevali več kriterijev, med drugim tudi finančne okvire, ki so za podjetje v teh razmerah sprejemljivi.

Kaj pomeni opcija za 25 dodatnih vlakov in kdaj bi lahko bila uresničena?

To pomeni, da imamo do leta 2019 možnost naročiti še dodatnih 26 garnitur. Prepričan sem, da bomo tudi to uresničili.

Nakup Stadlerjevih vlakov je torej prvi velik korak pri modernizaciji Potniškega prometa pri nas. Kako bomo nadaljevali?

Zavedati se moramo, da se modernizacija voznih sredstev nikoli ne konča. Ko je konec

ene, se začne druga. Moramo pa jo precej pospešiti, če želimo potniški promet približati standardom, ki veljajo v tujini, denimo na zahodu in severu Evrope. Kot sem že omenil, sem prepričan, da bo izrabljena tudi opcija za dodatnih 26 vlakov, nato pa moramo nadaljevati in po 2020 pripraviti še dodatni razpis, s katerim bi končali prvo fazo modernizacije voznega parka Potniškega prometa. S tem bomo uresničili naš dolgoročni cilj in potnikom zagotovili storitve, primerljive drugim sodobnim železnicam. Za zdaj pri nas v potniškem prometu vozi 119 voznih sredstev in 99 vagonov, skupaj 218 enot. Naš cilj pa je, da vozni park bistveno zmanjšamo ter da do 2023 podpišemo vse pogodbe, s katerimi bomo lahko vsega prenovili do leta 2025.

Med pogajanja pa smo se dogovorili za dodatno električno garnituro.

Tako je! Pogajanja so bila zelo uspešna. Dogovorili smo se za dodatno garnituro ter tako še znižali ceno na posamezni vlak.

Zakaj menite, da se je na razpis prijavilo samo eno podjetje?

Razlogov za to je več, glavna pa sta velika zasedenost proizvajalcev ter razmeroma kratek dobavni čas. Poudariti pa moram, da smo s ponudbo podjetja Stadler Rail na Slovenskih železnicah izjemno zadovoljni.

Zakaj smo naročili tudi dvonadstropne vlake?

Glavni razlog za to odločitev so značilnosti slovenskega železniškega omrežja in prometa po njem. Imamo namreč kratke perone na razmeroma kratkih

razdaljah, v dnevnih konicah pa se z vlaki prepelje izjemno veliko število potnikov, zato je najučinkoviteje zagotoviti vlake, ki imajo na voljo več prostora. Tako denimo lahko z enim vlakom prepeljemo občutno več potnikov, ne da bi dodajali garniture. Kljub gneči ob delovnikih lahko tako vsi udobno potujejo.

Kako bo prenovljeni vozni park vplival na potniški promet v Sloveniji in kakovost potovanja?

Ko bodo pri nas začeli voziti novi sodobni vlaki, bo potovanje bistveno bolj udobno ter primerljivo tistemu v tujini. Ne smemo pa pozabiti, da hkrati z modernizacijo voznega parka veliko pozornosti namenjamo tudi izboljševanju kakovosti storitev na infrastrukturi ter modernizaciji železniških prog, kar je v pristojnosti Direkcije RS za infrastrukturo, ki deluje v okviru Ministrstva za infrastrukturo.

Kdaj pa bodo pri nas začeli voziti novi vlaki?

Prvi vlak bo na našem železniškem omrežju vozil pred koncem prihodnjega leta.

Bi želeli še kaj dodati?

Poudaril bi še, da se modernizacija nadaljuje tako v Tovornem kot v Potniškem prometu, saj bomo le tako lahko ostali konkurenčni, ustvarjali dobre poslovne rezultate ter zagotavljali ustrezno eksistenco zaposlenih.

Najlepša hvala za pogovor!

Pogovarjal se je Janez Krivec

Podpis pogodbe s podjetjem Stadler

Slovenske železnice so v torek, 17. aprila, s podjetjem Stadler podpisale pogodbo za nakup novih vlakov. Skupna vrednost naročenih vlakov je 169 milijonov evrov brez DDV.



Z leve proti desni, generalni direktor SŽ Dušan Mes, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet na MZI Darja Kocjan, pomočnik generalnega direktorja SŽ Miha Butara, član posloводства SŽ Tomaž Kraškovič in direktor prodaje za osrednjo in vzhodno Evropo Željko Davidović.

Podjetje Stadler sta zastopala predsednik uprave Peter Spuhler in direktor prodaje za osrednjo in vzhodno Evropo Željko Davidović.



Med podpisovanjem pogodbe



Direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren in direktor prodaje za osrednjo in vzhodno Evropo Željko Davidović.



Predsednik uprave podjetja Stadler Peter Spuhler predaja simbolično darilo generalnemu direktorju Dušanu Mesu.



Ožja ekipa, ki je omogočila zgodovinski nakup novih potniških vlakov

Nova generacija vlakov na SŽ

O novih vlakih so povedali



**Minister za infrastrukturo
dr. Peter Gašperšič**

Nakup 26 novih vlakov je izjemno pomemben mejnik, saj gre za največjo investicijo v potniški promet v Sloveniji. Ta mejnik je pomemben za Slovenske železnice in tudi oziroma predvsem za potnike, ki jim bomo tako zagotovili boljšo storitev in krajše potovalne čase. Vlada RS bo za nakup novih vlakov od leta 2019 do 2031 namenila 14 milijonov evrov na leto, skupaj 165 milijonov evrov. Tako bomo spodbudili uporabo javnega potniškega prometa in s tem naredili še en pomemben korak k uresničitvi naših ciljev – k trajnostni mobilnosti, dekarbonizaciji prometa in manjšemu onesnaževanju okolja. Zato na Ministrstvu za infrastrukturo tudi pospešeno posodabljam in nadgrajujemo celotno železniško omrežje, v katerega smo investirali že več kot 1,5 milijarde evrov. Ker potniki danes pričakujejo, da bodo prepeljani hitro, točno, udobno in varno, je naša naloga, da jim to omogočimo, in z nakupom vlakov smo že naredili velik, konkreten korak k temu cilju.



**Direktor SŽ-Potniški promet
mag. Boštjan Koren**

Z nakupom novih vlakov smo naredili prvi velik korak k popolni prenovi naših potniških vlakov. To je strateški cilj našega podjetja ter tudi dolgoletna želja naših zaposlenih in milijonov potnikov, ki jih prepeljemo vsako leto. Podpis pogodbe za šestindvajset novih vlakov pomeni hkrati konec dolgotrajnega usklajevanja številnih poslovnih in drugih dejavnikov ter energični začetek modernizacije voznega parka.

S sodobnimi vlaki se bomo tudi po podobi in udobju med potovanjem približali najsodobnejšim železniškemu prevoznikom. Dolgoročni cilj Potniškega prometa – zanesljivo zagotavljati kakovostne prevoze potnikov, ob tem pa krepiti vlogo hrbtnice javnega prevoza v Sloveniji – bomo lahko z novimi garniturami bistveno lažje dosegali.

Dobro sodelovanje in posluš države sta v zadnjih letih že pomembno spremenila razmere, v katerih poslujemo. Vsi v slovenskem železniškem sistemu se zavedamo, da lahko kakovostne prevoze zagotavljamo le, če vozimo po sodobni infrastrukturi, če imamo optimizirane delovne procese in finančno zdravo podjetje ter sodobna vozna sredstva. Na vseh omenjenih področjih smo v zadnjih letih naredili bistvene spremembe.

Poudariti moramo, da je nakup novih vlakov le prvi del modernizacije. Načrtujemo namreč, da bomo do leta 2025 popolnoma prenovili potniške vlake ter občutno povečali število potnikov. Poleg sodobnih vlakov pa bomo že v prihodnjih mesecih potnikom zagotovili tudi druge novosti, denimo prenovljeni sistem nakupa vozovnic.

Zaradi posebnosti potovanja z vlakom na našem železniškem omrežju smo naročili več vrst vlakov, poleg navadnih električnih garnitur tudi dvonadstropne in dizelske. S kombinacijo več vrst vozil bomo lahko najbolj učinkovito odpravili težave na najbolj obremenjenih progah, enako raven kakovosti potovanja pa ponudili tudi potnikom na lokalnih progah, ki še niso elektrificirane.

Prevozniki v sodobni Evropi se morajo nenehno poslovno razvijati in zagotavljati zanesljiva ter udobna potovanja z vlakom. Našim potnikom, zaposlenim ter javnemu prometu v Sloveniji nasploh bomo vse to lahko ponudili z novimi vlaki in številnimi drugimi novostmi, ki jih pripravljamo v podjetju SŽ-Potniški promet.



**Predsednik nadzornega sveta Slovenskih železnic
mag. Bojan Brank**

Prelomni trenutki – in po skoraj dveh desetletjih od zadnjega takšnega dogodka je nakup novih voznih sredstev brez pretencioznosti mogoče označiti kot takšen – so vedno odlična priložnost za kratek razmislek o preteklosti in prihodnosti.

Naj začnem z osebno izkušnjo. Letos mineva deset let od moje prve seje Nadzornega sveta Slovenskih železnic. Ker sem prišel vanj kot dolgoletni generalni direktor slovenske izpostave največjega globalnega logističnega sistema (DHL), sem pričakoval, nekoliko naivno sicer, približno enako poslovno, podporno in infrastrukturno okolje. Pričakovanja se niso uresničila, takrat so bili slabi tudi poslovni rezultati.

V preteklem desetletju so bili narejeni pomembni razvojni koraki in premiki. Naredili so jih člani poslovdstev, zaposleni, svoj kamenček v tem mozaiku uspeha in sprememb pa smo vdelali tudi člani nadzornih svetov. Gledano izključno skozi finančne kazalce bi kdo utegnil napačno sklepati, da je postorjeno vse, kar je bilo treba postoriti. Od 27,6 milijona izgube leta 2009 do 30,6 milijona dobička leta 2017 pomeni, tudi v evropskem železniškem okolju, spoštovanja vreden poslovni preobrat. To nas ne odvezuje obveznosti, da v prihodnosti še izboljšamo rezultate in poslovno prakso na organizacijskem, upravljalškem in voditeljskem področju. Kdaj in kako bomo dosegli te in druge premike, natančno še ne vemo – zanesljivo pa vemo, da bo z novimi vozniimi sredstvi relativno kmalu izboljšana uporabniška izkušnja potnikov na Slovenskih železnicah. Zahvala vsem, ki ste in so pripomogli k temu koraku v pravo smer.



**Direktor, član poslovdstva Slovenskih železnic
mag. Tomaž Kraškovc**

Na Slovenskih železnicah uresničujemo strateške cilje, ki smo si jih zastavili v strateškem poslovnem načrtu 2016–2020. Zelo pomembno je, da smo uresničili finančno prestrukturiranje skupine SŽ in zadolženost znižali za okrog 300 milijonov evrov, ter da nadaljujemo z optimizacijo poslovanja. Le z uspešnim, dobičkonosnim, poslovanjem in vzdržno stopnjo zadolženosti smo lahko postavili temelje za vlaganja v nova vozna sredstva, tako v Tovornem kot v Potniškem prometu.

Cilj Slovenskih železnic je postati nosilni steber integriranega javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji. Da bomo ta cilj dosegli pa moramo zagotoviti vse potrebno za kakovostne prevozne storitve v potniškem prometu, ki bodo primerljive z državami zahodne Evrope. Tega pa ni mogoče brez ustreznega pogodbenega odnosa z državo, ki je naročnik storitev javnega potniškega prevoza. Po vzoru najbolj razvitih držav EU smo leta 2017 z državo podpisali petnajstletno pogodbo o opravljanju storitev javne gospodarske službe prevoza potnikov, s katero smo omogočili investiranje v nova vozna sredstva.

Novi vlaki pomenijo novo poglavje v slovenski železniški zgodovini in podpis pogodbe s podjetjem Stadler je pomemben mejnik v prenovi železniškega potniškega prometa v Republiki Sloveniji.

Nova generacija vlakov na SŽ



Delavska direktorica, članica posloводства Slovenskih železnic
Nina Avbelj Lekić

Podpis pogodbe za nakup novih vlakov je resnično zgodovinski dogodek. Da smo to uresničili, so veliko pripomogli zaposleni na SŽ, ki so – pred leti, ko so bile SŽ še v rdečih številkah – nesebično sprejeli znižanje plač in druge varčevalne ukrepe. Poleg tega pa so v zadnjih letih nase prevzeli še več dela, saj se je število zaposlenih v Skupini precej zmanjšalo. Odrekanje in dobro delo sta pripomogla k temu, da so Slovenske železnice danes na dobri poti ter da so uresničile dolgoletne sanje o nakupu novih vlakov. Z njimi bodo zaposlenim zagotovljene boljše delovne razmere, s čimer se bo nedvomno povečalo njihovo zadovoljstvo na delovnem mestu. Novi vlaki pa bodo predvsem pomembni za uporabnike naših storitev, za tiste, ki se vsak dan vozijo z vlakom. Ob tem si želim tudi, da bi novi vlaki pripomogli k temu, da bi še več Slovencev in Slovenk spremenilo svoje navade in namesto v avto sedlo na vlak!



Direktor SŽ-VIT
Dušan Žičkar

S podpisom pogodbe za nakup novih potniških garnitur so Slovenske železnice, ter tudi naše podjetje SŽ-VIT, storile velik korak k posodobitvi železniškega vozne parka. S slovesom starih garnitur in potniških vagonov ter prihodom novih sodobnih vlakov se bosta povečala predvsem udobje in zanesljivost potovanja z vlakom. Pri vzdrževanju pa z nakupom sodobnih vlakov prehajamo na višjo tehnično raven. Zaradi modularne sestave novih vlakov, novih tehnologij ter hitre in enostavne diagnostike bomo skrajšali čas, ko so vozila v delavnicah, in s tem povečali njihovo razpoložljivost. Z investiranjem v novo sodobno opremo za vzdrževanje in pridobivanjem novega tehničnega znanja pa bomo postali tržno zanimivi tudi za vzdrževanje sodobnih vlakov drugih lastnikov.



Pomočnik generalnega direktorja Slovenskih železnic
Miha Butara

Sodelovanje pri tako pomembnem projektu za Slovenske železnice in javni potniški promet pri nas mi je v veliko zadovoljstvo. Delo vloženo v pripravo tega zgodovinskega nakupa se je obrestovalo, in z velikim veseljem pričakujem dan, ko bodo pri nas začeli voziti novi, sodobni vlaki. Z njimi bodo največ pridobili naši potniki, ki jim v zadnjih letih namenimo vse več pozornosti. Z ustreznim razmerjem med prenavljanjem prog, poslovno stabilnostjo in modernizacijo se bodo Slovenske železnice še naprej razvijale kot konkurenčen prevoznik v evropskem železniškem potniškem prometu. Strateške cilje uspešno uresničujemo in s prizadevanjem za inovacije, razvoj in modernizacijo javnega potniškega prometa dokazujemo, da potnike ponovno postavljamo v središče naše poslovne politike.

Poudariti pa moram, da so poleg novih vlakov izjemno pomembne tudi druge novosti v potniškem prometu, denimo integracija javnega potniškega prometa ter ticketing oziroma prenova sistema za prodajo vozovnic. Med drugim pa načrtujemo tudi postavitev kartomatov ter brezplačni dostop do spleta na naših vlakih.

Obstoječi vozni park SŽ-Potniški promet

Vozna sredstva v inventarskem parku SŽ-Potniški promet	Število	Življ. doba vozil	Povprečna starost v letih	Največja hitrost v km/h
Skupaj vlečna vozna sredstva	119			
Skupaj lokomotive	12			
E Lok 342 »Moped« 	8	30	48	120
D Lok 642 Premikalna lokomotiva 	4	25	47	80
Skupaj EMG	38			
EMG 310 Pendolino 	3	30	17	200
EMG 311 »Gomulka« 	5	30	42	110
EMG 312 Siemens Desiro	30	30	16	140
EMG 312-0 	10			
EMG 312-1 	20			
Skupaj DMG	69			
DMG 711 »Mercedes« 	6	20	47	120
DMG 713/715 »Kantarček« 	25	20	33	120
DMG 813/814 »Fiat« 	38	20	43	100
Skupaj vagoni 	99	20	41	
B – 2. razred	63			120/140/ 160/200
AB – 1., 2. razred	29			
A – 1. razred	1			
WR Jedilnik, D Prtljažnik	6			
Skupaj vozna sredstva	218			

Podjetje SŽ-Potniški promet je imelo konec leta 2017 12 lokomotiv, 107 potniških garnitur ter 99 vagonov.

Električne in dizelske lokomotive, skupaj jih je 12, so v povprečju stare 48 let in so najstarejša vozila Potniškega prometa.

SŽ-Potniški promet ima 38 električnih vlakov Siemens Desiro, ki so v povprečju stari 16 let, ter 3 električne vlake ICS, ki so stari 17 let. Med elektromotornimi vlaki so najstarejši vlaki serije 311, gomulke.

SŽ-Potniški promet ima skupaj 69 dizelskih vlakov. Vlaki serije 711 so v povprečju stari 47 let, vlaki serije 813 43 in vlaki serije 713 33 let.

Železniška vozila Potniškega prometa so v povprečju zelo stara. Vozni park pa je tudi zelo raznolik, tako podjetje med drugim uporablja šest popolnoma različnih tipov motornih garnitur, zaradi česar je vzdrževanje daljše in bolj kompleksno.

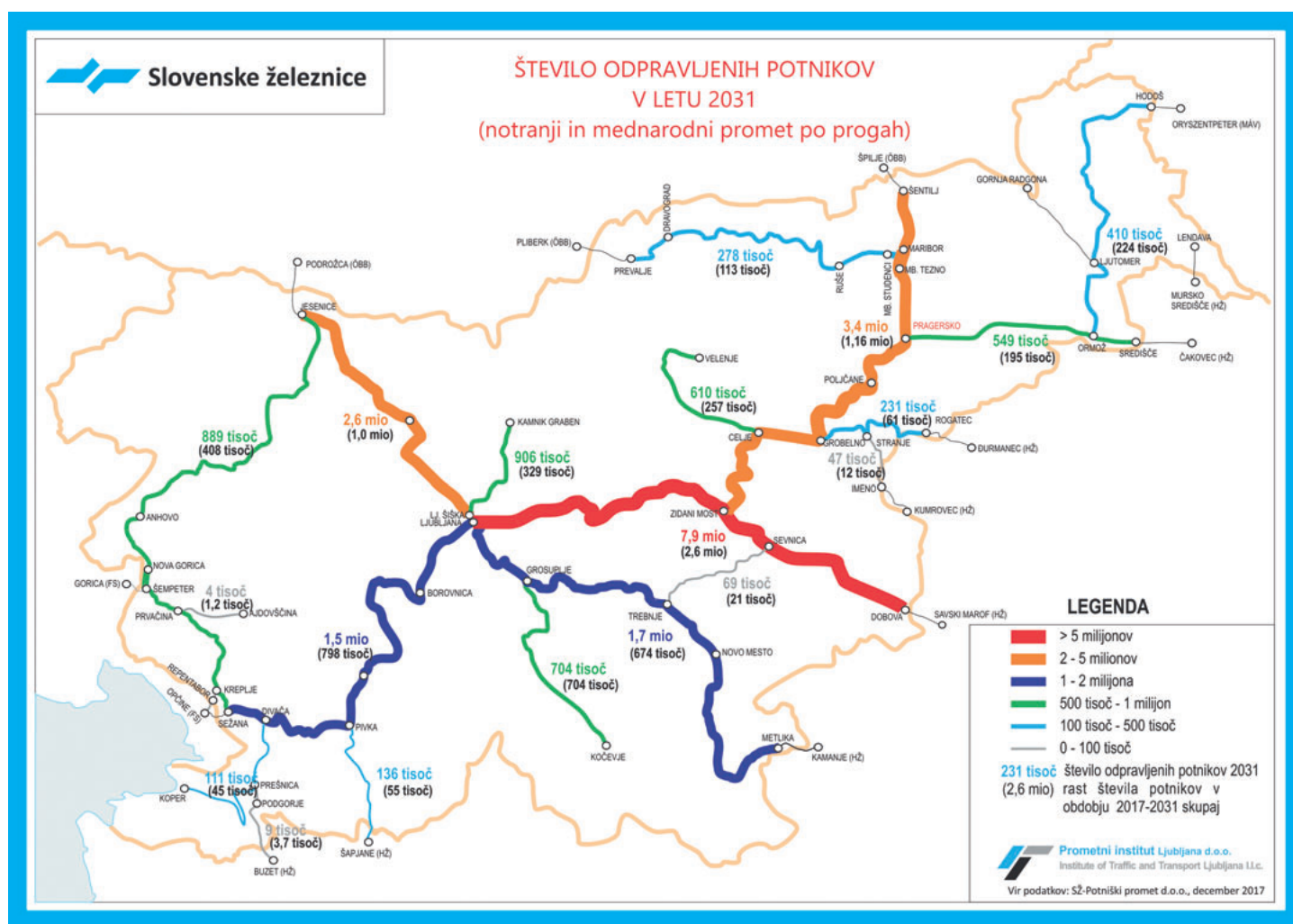
Nova generacija vlakov na SŽ

Načrtovano povečanje števila potnikov

Načrtujemo, da bomo z več strateškimi načrti in ukrepi, ki jih že udeležujemo, močno povečali število potnikov. Do leta 2023 bomo tako prepeljali okrog 20 milijonov potnikov na

leto oziroma šest milijonov več kot leta 2017, do leta 2031 pa več kot 22 milijonov oziroma kar 8 milijonov potnikov več kot leta 2017.

Projekcije števila potnikov leta 2031



Kronologija priprav na nakup novih vlakov

Temelje za nakup novih vlakov so Slovenske železnice začele pripravljati že pred več leti. V strateških dokumentih so opredeljeni prioriteten cilji in projekti, s katerimi jih bomo dosegli. Strateški načrt SŽ, sprejet leta 2016, je bil izdelan iz več komplementarnih virov, med drugim

- Strategije Slovenskih železnic do leta 2020 – Sanacija in reorganizacija sistema Slovenskih železnic – iz leta 2011,
- Izhodišč za pripravo strateškega načrta iz leta 2013 ter
- Strategije upravljanja kapitalskih naložb države, sprejete leta 2015.

V strateškem načrtu so opredeljeni temeljni cilji v potniškem prometu, in sicer rast prihodkov in dobičkonosnosti z diverzifikacijo poslovanja, prenova vozniš sredstev, razvoj mednarodnih, regionalnih in lokalnih linij z optimalno kombinacijo železniških in avtobusnih prevozov, obnova in nadgradnja postajališč ter ponudba dodatnih storitev za potnike.

Pripravo dokumentacije za nakup novih vlakov smo začeli že leta 2013.

2013

Junij

Strokovna naloga z naslovom »Preverba tehničnih karakteristik JŽI v RS z vidika nakupa novih železniških voznih sredstev SŽ-Potniški promet, d. o. o. in predstavitev finančnih instrumentov nove kohezijske politike EU 2014-2020 za financiranje investicij v JŽI, nakupa novih vozil in drugih vlaganj v železniški sektor«.

2013

2014

Junij

Predinvesticijska zasnova »Nabava novih voznih sredstev železniškega potniškega prometa«.

2014

2015

Januar

Poslovodstvo SŽ, d. o. o. 29. januarja 2016 sprejme sklep v katerem družbi SŽ-Potniški promet, d. o. o. nalaga začetek izdelave investicijskega programa.

2015

2016

Oktober

Investicijski program je izdelan, poslovodstvo SŽ-Potniški promet ga potrdi 25. oktobra.

Med izdelovanjem investicijskega programa smo začeli pripravljati tudi razpisno dokumentacijo za javno naročilo. Pripravljala jo je Projektna skupina določena v Investicijskem programu.

November

Poslovodstvo SŽ, d.o.o. se seznani z Investicijskim programom in ga posreduje Nadzornemu svetu SŽ. Nadzorni svet se z njim seznani in ga potrdi.

Med pripravo dokumentacije je opravljena analiza potencialnih ponudnikov novih vozil. Na vabilo za prezentacije so se odzvala podjetja Škoda, Stadler, Pesa, Hitachi in Titagarh.

Svoje zanimanje pa so s poslanimi predstavitvami izrazila tudi podjetja Siemens, Bombardier, CAF in Alstom.

2016

2017

Marec

Poslovodstvo SŽ, d.o.o. imenuje komisijo za pripravo razpisa in uresničitev nakupa novih voznih sredstev. Začne se postopek za oddajo javnega naročila, po odprtem postopku.

SŽ, d.o.o. najame zunanega recenzenta osnutka razpisne dokumentacije nemško podjetje TransCare GmbH. Podjetje pripravi priporočila za razpis.

Marec

Podpisana je **dolgoročna pogodba za opravljanje obvezne javne gospodarske službe prevoza potnikov v železniškem prometu** med SŽ-Potniški promet, d. o. o. in Vlado Republike Slovenije, Ministrstvom za infrastrukturo ter DRSI za obdobje od 1. 1. 2017 do 31. 12. 2031.

S podpisano pogodbo so med drugim zagotovljena sredstva za nakup novih vlakov. Z njo je Vlada SŽ-Potniškemu prometu omogočila razvoj in upravičila vlaganja v izboljšanje storitev v potniškem prometu.

Investicija v nova vozna sredstva je le del prenove voznega parka železniškega potniškega prometa, zato morajo SŽ za posodobitve, ki ji sledijo, zagotoviti primerno stopnjo dobičkonosnosti. Pogodba vsebuje tudi pripravljen Investicijski program. Podpis pogodbe je temelj za objavo javnega naročila.

Del finančnih sredstev za nove vlake bodo zagotovile Slovenske železnice, del sredstev pa bo iz dolgoročne pogodbe za opravljanje obvezne javne gospodarske službe prevoza potnikov v železniškem prometu. Skupni znesek investicij v vozna sredstva med letoma 2017 in 2031 bo okrog 400 milijonov evrov.

April

Poslovodstvo SŽ-Potniški promet potrdi osnutek razpisne dokumentacije za javno naročilo. Poslovodstvo SŽ, d.o.o. se seznani z njim in ga posreduje nadzornemu svetu SŽ.

Maj

Nadzorni svet SŽ se seznani z osnutkom ter naroči zunanje mnenje strokovnjakinje s področja javnega naročanja ter z upoštevanjem njenih priporočil pripravo čistopisa dokumentacije.

Izdelan je dokument »Analiza obstoječega stanja in ocena prihodnjih potreb po novih voznih sredstvih, utemeljitev višine ocenjene vrednosti, utemeljitev odločitve o enovitem javnem naročilu ter utemeljitev meril za izbor«.

SŽ-Potniški promet najame še enega zunanega recenzenta osnutka razpisne dokumentacije, nemško podjetje Railistics GmbH. Podjetje pripravi priporočila.

Maj

Čistopis razpisne dokumentacije potrdiva poslovodstvo SŽ-Potniški promet ter poslovodstvo SŽ, d. o. o., 31. maja dokumentacijo potrdi tudi nadzorni svet SŽ.

Junij

Drugega junija je objavljen **razpis**. SŽ-Potniški promet razpis objavi na portalu e-naročanje, objava št. JN005633/2017-B01, ter v Uradnem listu EU, objava št. TED 2017/S 106-211911. Rok za oddajo ponudb je bil 5. avgust 2017.

Med razpisom je bilo zastavljenih več kot sto vprašanj, zato je bila dokumentacija dopolnjena ter rok dvakrat podaljšan. Končni rok za oddajo ponudb je bil 25. september 2017. Na razpisno dokumentacijo ni bila vložena nobena zahteva za revizijo. Naročnik je oddajo javnega naročila vodil po odprtem postopku, kot enovito naročilo.

Julij

Predstavniki Slovenskih železnic se srečajo z Evropsko investicijsko banko in za ponudbe o financiranju investicije pozovejo še 16 drugih slovenskih in tujih bank.

September

Do določenega roka prispe ena **ponudba**, ponudnika Stadler Polska Sp. z o. o., ul. Targowa 50, 08-110 Siedlce, Poljska, v višini 169.994.500,00 € brez DDV-ja. Po ponudbi bi naročilo bi opravil konzorcij Stadler Polska Sp. z o. o. in Stadler Bussnang AG, iz Švice. Strokovna komisija ponudbo kljub temu, da presega ocenjeno vrednost, pregleda ter ponudnika pozove k dopolnitvi.

Podjetje Stadler ponudbo dopolni. Komisija ugotovi, da je ustrezna s tehničnega in pravnega vidika. Ker ponudba presega ocenjeno vrednost je zagotovljenih več sredstev.

December

Ker ponudba konzorcija presega ocenjeno vrednost, SŽ-Potniški promet najame podjetje Railistics GmbH, da preveri ceno ponudbe glede na tržne cene primerljivih potniških vlakov.

Railistics GmbH 14. decembra predstavi svoje ugotovitve. Ključni poudarki so, da je kljub temu, da prispela ponudba za 13 odstotkov presega ocenjeno vrednost javnega naročila, skupna cena vlakov ugodna, saj je 6,1 odstotka nižja od tedanje povprečne cene na evropskem trgu. Poleg tega je konzorcij ponudil enkrat daljšo garancijsko dobo, 48 namesto 24 mesecev, za vse nadomestne dele in potrošni material za preventivno vzdrževanje.

Marec

Slovenske železnice med pogajanjimi dosežejo, da za skupno ceno dobimo še dodatni enonadstropni električni vlak. Ta je vreden več kot 6 milijonov evrov.

Podjetje Railistics GmbH pripravi posodobljeno poročilo o primerljivosti Stadlerjeve ponudbe glede na ceno vlakov na evropskem trgu. Sklep njihovega poročila je, da je z dodatnim vlakom ponudbena cena za 9,2 % nižja od povprečnih cen primerljivih vlakov na evropskem trgu.

April

Podpis pogodbe s podjetjem Stadler.

2017

2018

2018

Nova generacija vlakov na SŽ

Dobrodošli na novih vlakih Slovenskih železnic!

Sodobna notranja podoba vlakov je usklajena z zahtevano funkcionalnostjo in obstojnostjo materialov. Vsak dan prepeljemo več kot petdeset tisoč potnikov, zato je veliko pozornosti namenjene podrobnostim pri oblikovanju notranje opreme. Glavni cilj je ustvariti okolje, v katerem lahko potniki udobno potujejo in med potovanjem uživajo. Proizvajalec vlakov je za notranjo opremo predvidel rešitve, ki so visoko kakovostne in privlačne tudi najbolj zahtevnim potnikom.



Vstop na vlak

Pri načrtovanju vrat novih vlakov in prostora ob njih sta bili glavni vodili enostavnost in modularnost. Na osrednjem delu vrat so gumbi za odpiranje in zapiranje, nad njimi pa so nameščene dodatne luči, ki osvetljujejo tla in ploščad, na katero potniki vstopajo ali z nje

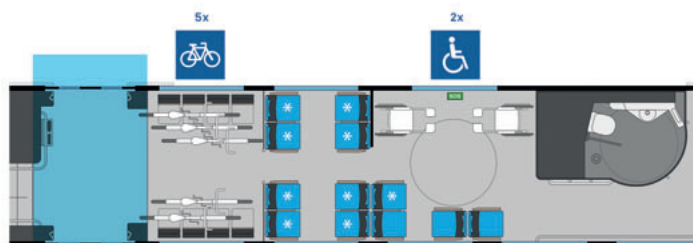


izstopajo. Sistemi za odpiranje vrat v sili so dobro vidni in nameščeni ob vratih. Zaradi zagotavljanja visoke ravni varnosti bodo imeli novi vlaki videonadzorni sistem. Nadzorne kamere bodo nameščene na strop vlaka neposredno ob vratih.



Posluh tudi za gibalno ovirane osebe

Na vlake FLIRT je mogoče vstopati brez dodatnih ploščadi ali drugih pomagal, saj so nizkopodni in imajo še dodatne zložljive stopnice. Prostori za gibalno ovirane osebe so blizu vrat, dobro označeni in lahko dostopni. Spremljevalci oseb na invalidskih vozičkih lahko sedijo tudi nasproti njih. Na prostoru, namenjenem za invalidske vozičke, je v steno vlaka vgrajena tudi naprava za komuniciranje z osebjem vlaka v nujnih primerih. Osebam z omejeno mobilnostjo pa so prilagojeni tudi toaletni prostori.



Nova generacija vlakov na SŽ

Prvi razred

Potnike, ki potujejo v prvem razredu, ob vstopu v ta del vlaka pozdravijo izbrana eleganca in udobje. Prijetno okolje za delo in sprostitev je zagotovljeno z barvami in visokokakovostnimi materiali. Poleg tega je več prostora za noge kot v drugih delih vlaka, med sedeži pa so nameščene tudi mize. Na vlakih bo za prvi razred namenjenih od pet do deset odstotkov vseh sedišč.



Drugi razred

Visoka kakovost potovanja je zagotovljena tudi v drugem razredu. Sedeži so v drugi barvni različici, vendar enako kakovostni kot v prvem razredu. Sedeži na vlakih bodo postavljeni v vrste – po dva sedeža, drug za drugim – ali pa bodo štirje obrnjeni drug proti drugemu. Ob vsakem sedežu je tudi vtičnica za elektronske naprave, vlaki pa bodo tehnično pripravljene za vgradnjo komponent za brezžično povezavo.



V drugem nadstropju

Potovanje v zgornjem nadstropju vlaka KISS bo zares izjemno. Sedeži bodo razporejeni v skupine po štiri, zagotovljenega bo dovolj prostora za prtljago, potniki pa bodo lahko med vožnjo uživali v čudovitem razgledu.



