

Novaproga

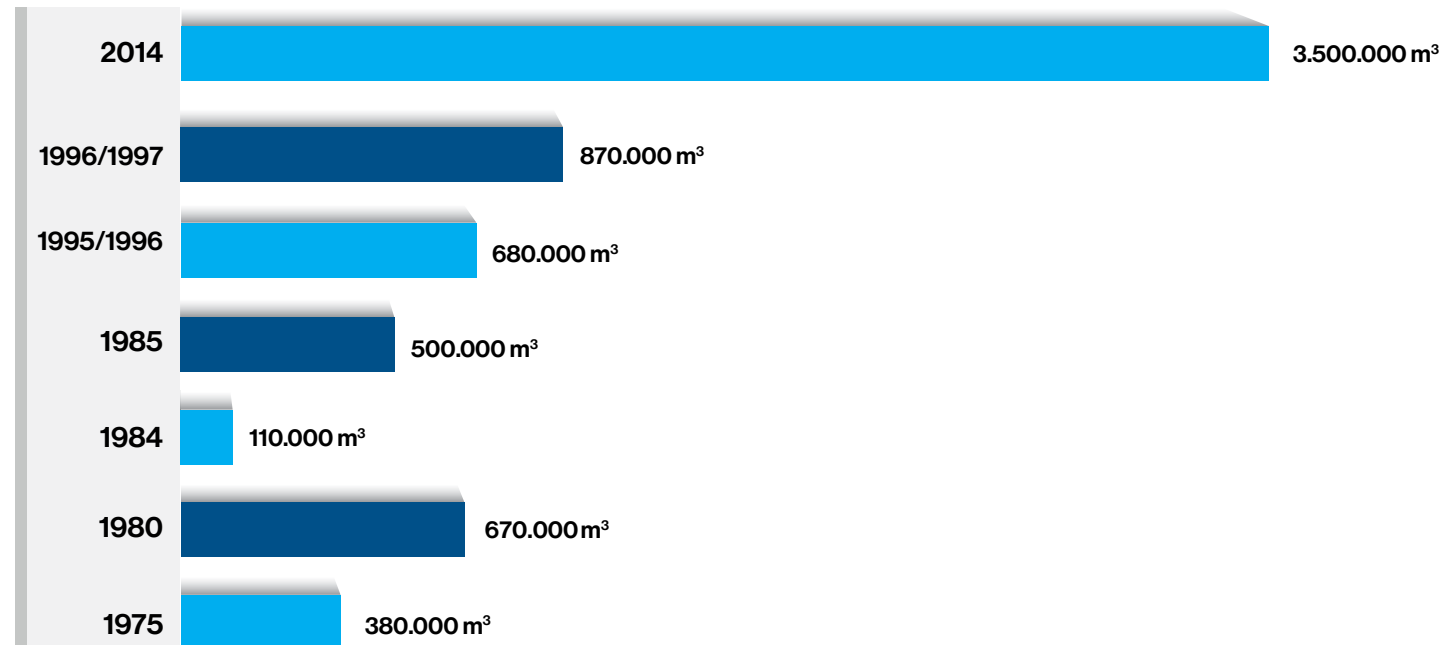
Revija Slovenskih železnic



Železnica v ledenem oklepu – 10 let

Znani beleženi žledolomi večjih razsežnosti

Poškodovana lesna masa gozda v m³



(Vir: www.zgs.si /Naravne ujme in požari večjih razsežnosti v Sloveniji)



Uvodnik

Spoštovane sodelavke in sodelavci.

»V prvih dneh je bila velika nevarnost lomljenja dreves in vozne mreže. Nikoli nisi vedel, kdaj in kje bo kaj popustilo. Prav slišati je bilo, kako železo poka in pod silo ledu popušča. Naj se takšen žledolom, kot je bil leta 2014, nikoli več ne ponovi,« o usodni noči s 30. na 31. januar leta 2014 pove Robert Šantelj, inženir elektroenergetike.

Konec januarja 2014 je bil za železnico in železničarje eden najhujših v zgodovini. Praktično čez noč smo ostali brez železniške proge. Ledeni oklep, v katerega so bili zaviti železniška proga, lokomotive, vagoni, drevesa, daljnovodi, je mnoge pustil praktično brez besed in je skoraj v celotni državi za teden dni ohromil življenje. Zaprti so bili šole, podjetja, številni državljani so ostali brez elektrike več dni. Katastrofa, ki je v vsej svoji zgodovini ne pomnimo. Žledolom je poškodoval skoraj polovico gozda in uničenega je bilo na milijone kubičnih metrov lesa. Na območju med Pivko in Borovnico je bila po žledolomu onemogočena električna vleka v obsegu kar 60 kilometrov dvotirne elektrificirane proge. Sanacija ujme je naše podjetje stala okoli 40 milijonov evrov. 10 let od uničujočega žledoloma je tema posebne številke tokratne Nove proge. Direktor SŽ – Infrastrukture je dogodek označil za enega hujših v svoji karieri. Z nekaterimi zaposlenimi, ki so bili takrat v prvih bojnih vrstah, smo opravili intervjuje, v katerih boste izvedeli ali pa se spomnili, kako je bilo in kako danes gledajo na dogodek pred desetimi leti, ko so lahko nekaj časa le nemočno opazovali, kako se pred njihovimi očmi pod težo ledu in dreves ruši naša železna cesta. Marko Igličar je bil kot dežurni delavec na območju Sekcije za vzdrževanje prog Postojna vpoklican v službo ponoči s 30. na 31. januar 2014 in pripoveduje o prvi sanaciji proge, ki je potekala ob glasnem in nevarnem pokanju dreves, ki so se lomila pod težo ledu.

Prednostna naloga je bila rešitev tovora, ki je ostal na progi proti ali iz Kopra, in omiliti težave gospodarstva, glavni izziv pa, kako čim prej vzpostaviti električno vleko. Kako je potekala koordinacija odpravljanja škode po žledolomu, si lahko preberete v pogovoru z Bojanom Žakljem. Ivan Kuralt pripoveduje, kako je v ekstremnih razmerah potekalo odstranjevanje dreves na težko dostopnem terenu ob železniški progi.

A če je bila ob tem uničujočem dogodku sprva v ospredju nemoč, pa smo, kot izpostavlja Anto Jovič, v času žledoloma železničarji pokazali, da če stopimo skupaj, lahko premagamo vse ovire.

Želim vam prijetno branje in uspešno premagovanje ovir v mesecu marcu.



Tea Šavor



6

Pogovor

Matjaž Kranjc

Žled je leta 2014
dodobra ohromil
železniški promet



8

10 let od uničujočega
žledoloma



19

Nagradna igra

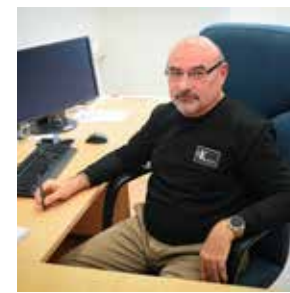


20

Pogovor

Marko Jularič

Bilo je kot v ledeni
dobi



23

Pogovor

Anto Jovič

V času žledoloma smo
železničarji pokazali,
da če stopimo skupaj,
lahko premagamo vse
ovire



26

Pogovor

Mitja Žnidarčič

Naš odziv na žledolom
je bil učinkovit in
ustrezen



30

Pogovor

Bojan Žakelj

Pri ponovni
vzpostavitvi
vlakovnega prometa
je največ težav
predstavljala
odstranitev vozne
mreže



33

Pogovor

Ivo Kuralt

Žledolom iz leta 2014
je bil res ekstremen



36

Pogovor

Marko Igličar

Žledolom v letu 2014
je bil zastrašujoč



40

Pogovor

Primož Srebot

Tako ekstremne
ledene ujme, kot je
bila v letu 2014, še
nisem doživel



46

Pogovor

Robert Šantelj

Žledolom je največ
poškodb povzročil na
vozni mreži



50

Pogovor

Roman Kostanjevec

Ljudje si moramo
v kriznih časih
pomagati



52

Pogovor

Vinko Trojer

Količina nabranega
ledu je bila ekstremna,
posledice prav tako

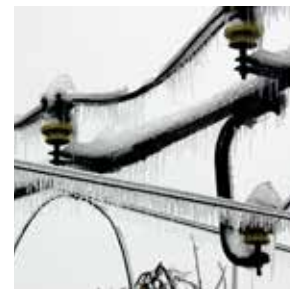


54

Pogovor

Zoran Gavranič

V času žledoloma
je bilo delo dobro
organizirano



56

Spomini na
žled leta 2014



63

Pogozdovanje

Kolofon

Izdajatelj: Slovenske železnice, d. o. o.,
Služba za odnose z javnostmi SŽ

Bralci in bralke, ne pozabite!
Vaša mnenja, predloge in pobude lahko pošljete na
elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si

Urednica: Tea Šavor

Uredniški odbor: Tea Šavor, Tamara Sever, Gregor Kukovica,
Andraž Koželnik, Nina Avbelj Lekić, Helena Hostnik Simončič,
Božo Leščanec in Franc Klobučar

Avtorji prispevkov: Tea Šavor, Andraž Koželnik,
dr. Josip Orbanič, Marko Tancar

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih
železnic, Andraž Koželnik, dr. Josip Orbanič,
Blaž Uršič

Naslovnica: Miško Kranjec

Število izvodov: 6900
Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje:
Gregor Kukovica

Lektura:
Tina Ajd

Žled je leta 2014 dodobra ohromil železniški promet

Direktor družbe SŽ – Infrastruktura Matjaž Kranjc je svojo poklicno pot začel leta 1987 na železniški postaji v Brežicah in rasel od prometnika do direktorja naše največje povezane družbe, ki upravlja javno železniško infrastrukturo. Vmes ga je pot kot prometnika vodila tudi v Dobovo in Zidani Most, kjer je opravljal tudi delo vodje železniške postaje. Je tudi štipendist železnic, ki se je šolal na Srednji prometni šoli v Mariboru.

M

ineva 10 let od hudega žledoloma v Sloveniji, ki je ohromil tudi železniški promet. Kako se spominjate tistih dni? Ste si predstavljali, da bi lahko prišlo do tako silovite ledene ujme?

Človek kar ne more verjeti, da je minilo že 10 let. Dobro se spominjam, kako smo se v zgodnjih popoldanskih urah 2. februarja 2014 še pogovarjali, da kljub vsem težavam na cestah železniški promet še kljubuje in vlaki še vedno vozijo. Dobri dve uri kasneje so začeli padati prvi odseki, preko noči je žled dodobra ohromil promet po železnici. To je bilo prvič, kar pomnim, da je železniški promet zaradi vremenskih pogojev obstal v takšnem obsegu in si takega scenarija prej nismo niti znali predstavljati. Vlada RS je 6. februarja 2014 razglasila izredne razmere v železniškem prometu, ministrstvo je določilo ukrepe za izvajanje prometa na poškodovanih odsekih.

Kako je žledolom vplival na železniški promet? Kako poškodovana je bila železniška infrastruktura in kateri del infrastrukture je bil najbolj poškodovan? Na katerem območju je bilo najhuje?

Žled je najbolj poškodoval

vozno omrežje za električno vleko vlakov na odseku Borovnica–Divača, promet se je za šest dni na tej progi ustavil. V tem času je bilo treba odstraniti podrto in v led okovano omrežje, podrte stebre vozne mreže, potrgane vode itd., skratka, nismo čakali na taljenje ledu, delati smo začeli še isti dan. Da smo promet vzpostavili v šestih dneh, seveda z dizelsko vleko, pa gre zahvala v prvi vrsti vsem vzdrževalcem na terenu, ki v tistem času res niso varčevali z močmi in so pokazali svojo pripadnost železnici. Škoda je skupaj preseгла 40 milijonov evrov, na novo je bila narejena vozna mreža na dvotirnem odseku Borovnica–Verd, postaja Verd, Verd–Logatec, postaja Logatec, postaja Postojna, odsek Postojna–Prestranek, drugi odseki pa so bili obnovljeni. Za nove odseke je bilo treba predhodno naročiti in izdelati projektno dokumentacijo, obnova stare vozne mreže v prejšnji izvedbi je bila nesprejemljiva. Zadnji odsek je bil v obratovanje predan 31. 8. 2015, levi tir Borovnica–Verd, v celoti pa so bila dela na elektrifikaciji zaključena leta 2016, ko so bili postavljeni novi portali vozne mreže na postaji Postojna.

Kakšni so bili prvi sprejeti ukrepi in kako ste se v prvih dneh spopadli z ledenim oklepom?

Vsak dan sproti smo prilagajali ukrepe sanacije, prav tako smo sproti z napredovanjem sanacije prilagajali način obratovanja vlakov z električno vleko. Pri tem so vsi prevozniki sodelovali z vsemi razpoložljivimi viri in si pomagali pri vleki vlakov z dizelsko vleko čez poškodovane odseke.

Kako je potekala sanacija?

Prevoznost je bila vzpostavljena v šestih dneh, sanacija pa je zaradi novih projektnih rešitev in upoštevanja razpisov po ZJN trajala precej dlje.

Se lahko železnice morda v prihodnje pripravijo na takšne izredne dogodke?

Konstrukcija vozne mreže je danes na teh odsekih popolnoma drugačna, po projek-

tantskih izračunih bi morala prenesti bistveno drugačne obremenitve kot stara. Prav tako so sodelavci iz Službe za EE in SVTK, ki vzdržujejo vozno omrežje, pripravili načrt ogrevanja vozniških vodov, če bi se podoben scenarij še kdaj ponovil. Ta načrt je sestavni del načrta za zavarovanje prometa pozimi, torej bi morali biti danes bolje pripravljeni, kot smo bili 2014.



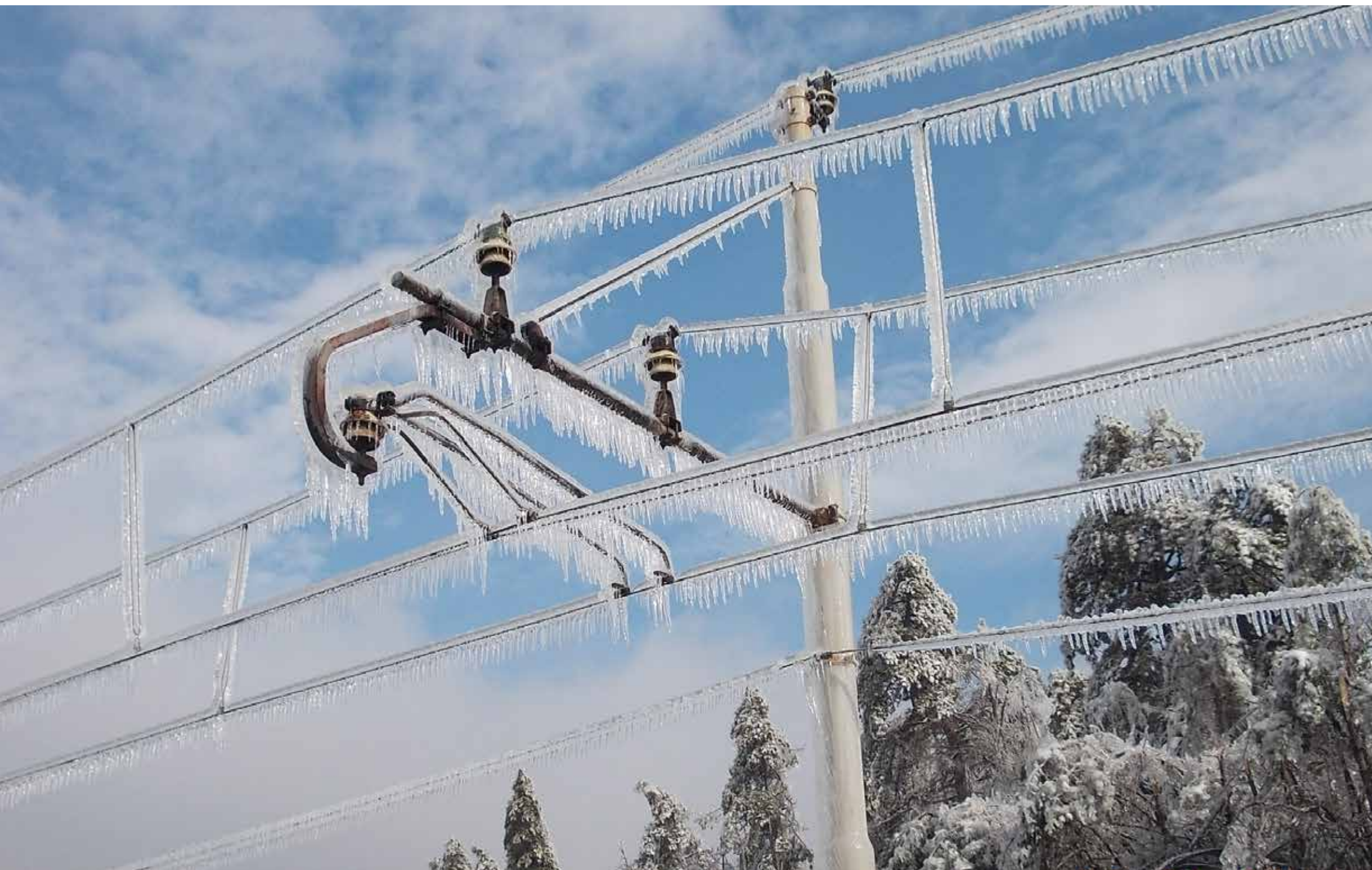
10 let od uničujočega žledoloma

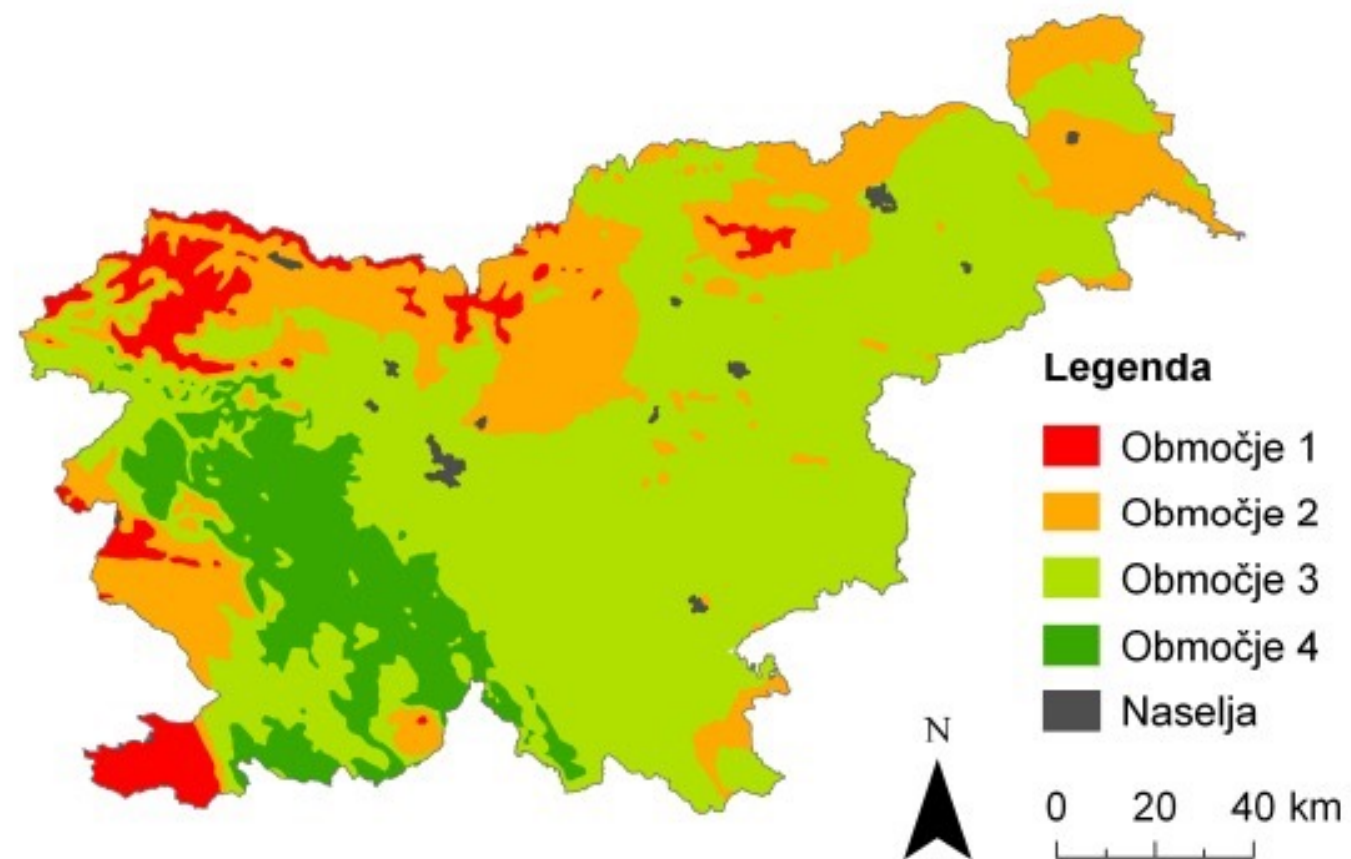
Odkar je udarila silovita zimska ujma in prizadela večji del Slovenije ter povzročila ogromno materialno škodo, mineva že 10 let. Žledolom ob koncu januarja in začetku februarja 2014 je bil po razsežnosti največji v zadnjih petdesetih letih ter je po obsegu močno presegal tiste iz preteklosti.

Žledolom iz leta 2014 je poškodoval več kot polovico slovenskih gozdov in je bil takšnega obsega, kakršnega

niso pomnili niti najstarejši prebivalci Slovenije. Žledenje se je začelo 30. januarja 2014. V nizu padavinskih dogodkov se je do 5. februarja 2014 marsikje nabralo več centimetrov žledu. Na Zaplani nad Vrhniko, na primer, je bilo »ledeno železo« debelo od šest do devet centimetrov. Opustošenje je močno preseglo najhujše žledolome zadnjih desetletij, ko je bilo uničenih okoli osem odstotkov gozdnih površin. V nekaterih delih Slovenije so ljudje ostali odrezani od sveta, saj so bile zaradi žledoloma prekinjene nekatere cestne in železniške povezave. Na cestah je žledolom povzročil za 8,7 milijona evrov škode. Še precej huje smo jo odnesle Slovenske železnice, ko je žledolom prizadel praktično vse proge, najbolj pa glavno progo 50 na odseku Borovnica–Pivka. Povzročena škoda je presegala 40 milijonov evrov. Žled je močno poškodoval tudi elektroenergetsko infrastrukturo, najslabše jo je odneslo nadzemno napajalno omrežje. Mnogo gospodinjstev je v tistih mrzlih dneh ostalo brez elektrike. Tisti, ki so imeli ogrevanje bivalnih enot vezano na elektriko, so posledično ostali tudi brez ogrevanja. Sledilo je mrzlično iskanje nadomestnih virov ogrevanja in napajanja. V trgovinah ni bilo več moč kupiti agregatov za elektriko, saj so bili vsi nemudoma pokupljeni. V veliko pomoč ljudem v stiski so bili tiste ledene dni gasilci in predstavniki civilnih zaščit, ki so pomagali po svojih najboljših močeh.

Žled je vremenski pojav s tekočimi padavinami, ki se kopičijo v obliki ledu. Pojavlja se zlasti v hladnejšem delu leta v zmernih in hladnejših podnebnih pasovih severne in južne poloble. Najpogosteje nastane v obdobju hladnejšega vremena, ko v višine že prihaja vlažen in toplejši zrak. V Sloveniji je značilen predvsem za jugozahodni del, kjer je bilo v zadnjih desetletjih največ zimskih ujm s tem vremenskim pojavom. Najhuje je bilo na tem območju novembra leta 1980, ko je bil ledeni oklep debel tudi do sedem centimetrov. Velike težave je povzročal tudi močan veter, ki je lomil daljnovode ter drevje. Prizadetih je bilo skoraj 13.000 hektarjev gozdnih površin, kar je zgolj blede senca žledoloma iz leta 2014, ko je bilo poškodovanih kar 500.000 hektarjev gozda. Škodo, ki je zaradi žledoloma nastala leta 1980, je štiristo delavcev vseh slovenskih gozdnih gospodarstev odpravljalo skoraj pet let.

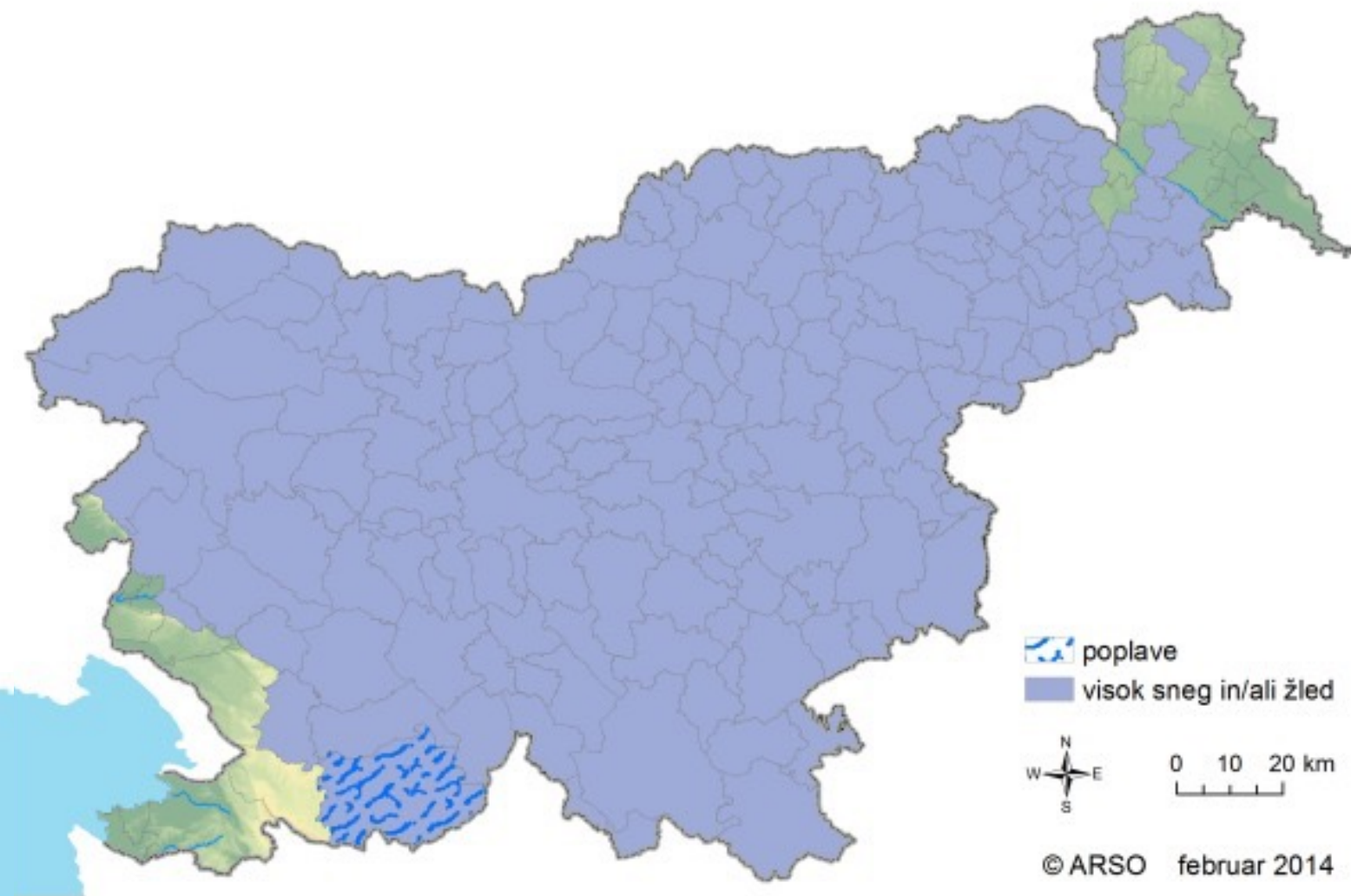




(Karta prikazuje ogrožena območja zaradi žleda. Območje 1 je, kjer se žled ne pojavlja oz. se pojavlja v manjših plasteh, da ne povzroča škode. Na območju 2 se žled pojavlja, ampak zelo redko povzroči manjšo škodo. Območje 3 je območje, kjer se žled pojavlja pogosto in v povprečju na tri leta povzroči tudi škodo. Največkrat se žled pojavlja na območju 4, kjer se pojavi na eno do dve leti, razmeroma pogosto pa povzroči tudi večjo škodo. Vir: www.zgs.si.)

Do leta 2014 je bilo po žledolomu v kombinaciji s snegolomom povzročene največ škode na prehodu iz leta 1996 v leto 1997. Najhuje so bili takrat prizadeti deli Slovenije na kranjskem, ljubljanskem, kočevskem in novomeškem območju. Poškodovanih je bilo skoraj 900.000 kubičnih metrov lesne mase (približno 82.000 hektarjev), kar je še vedno skoraj nič v primerjavi z žledolomom iz leta 2014, ko je poškodovana lesna masa gozda merila 3.500.000 kubičnih metrov. Podobno se je zgodilo leto prej, ko je konec leta 1995 in v prvih dneh leta 1996 žledolom udaril skupaj s snegom. Takrat je bilo poškodovanih približno 87.000 hektarjev slovenskih gozdov (približno 680.000 kubičnih metrov lesne mase). Najhuje je bilo na ljubljanskem, kranjskem, celjskem, nazarskem in mariborskem območju, ko je žled lomil pretežno listavce, medtem ko je težek južni sneg uničeval mlade iglavce. Desetletje pred tem, novembra leta 1985, je žledolom poškodoval gozdove na kranjskem območju, na površini okoli 21.000 hektarjev (poškodovana lesna masa gozda v kubičnih metrih je znašala približno 500.000). Znani beleženi žledolomi večjih razsežnosti v zadnjih petdesetih letih so iz leta 1975, ko je žled pustošil na območju Hrušice, iz leta 1980, ko je žled prizadel Brkine, ter iz let 1984 in 1985, ko je zimska ujma udarila na območju Ljubljane in Kranja. Žledolom manjšega obsega (zgolj 850 kubičnih metrov lesne mase) se je zgodil tudi leta 2010 na območju Brkinov ter na Postojnskem in Brežiškem.



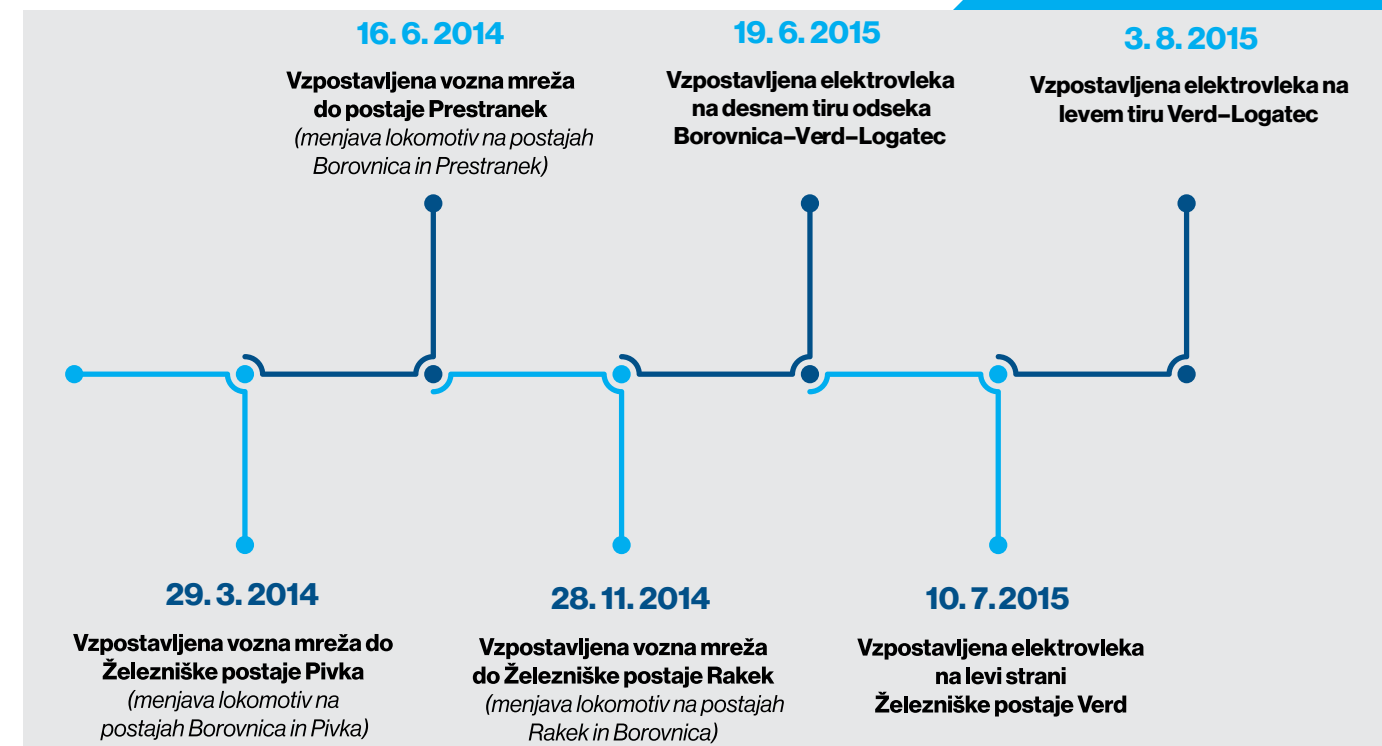


(Karta občin z gmotno škodo zaradi visokega snega in žleda (vijoličasta barva) in poplav (modra šrafura) v obdobju od 30. januarja do 3. februarja 2014. Vir: Dnevno-informativni bilten Uprave RS za zaščito in reševanje.)

Ledena ujma, kakršne do takrat nismo pomnili, je močno in silovito udarila tudi po železniški infrastrukturi. Padavine, ki so se zaradi ugodnih vremenskih razmer spreminjale v ledene nadloge, so ohromile skoraj ves železniški promet. Pod težo ledu so se lomila drevesa, ki so padala na proge. Obremenitve žleda niso prenesli nosilci voznih vodov in nosilne konstrukcije, ki so skupaj z drugimi vodniki utrpeli velike poškodbe. Zaradi obilice snega in žleda so bile s strani Vlade RS 3. februarja 2014 razglašene posebne razmere na področju opravljanja dejavnosti železniškega prometa. Ukrepi za zmanjševanje posledic žleda in aktivnosti za prevoznosti prog so stekli nemudoma. Najhuje je železniško infrastrukturo žled prizadel na območju Pivke, kjer je bila glavna proga 50 zaprta na odseku Pivka-Borovnica. Prvi cilj je bil vzpostavitev svetlega profila za dizelsko vleko. Sanacija posledic je bila že na samem začetku načrtovana tako, da bi bila razdalja, ki

jo je bilo treba prepeljati z dizelsko vleko, čim krajša, zato se je proga sanirala po odsekih. Dizelska vleka med Borovnico in Pivko je bila omogočena 7. februarja 2014. Električnim lokomotivam je bilo treba dodajati oz. odstranjevati dizelske lokomotive v Borovnici in Kozini ali Sežani. Že s prvim ukrepom sanacije smo omogočili, da se je razdalja dizelske vleke praktično prepolovila, saj smo omogočili menjavo lokomotiv v Pivki.

Takoj, ko je ledeni oklep popustil in se je vzpostavil svetli profil za dizelsko vleko, se je pristopilo k oceni škode. Zaradi sil teže žleda so poškodbe nastale na temeljih, polomljenih in zvutih je bilo veliko drogov. Po oceni škode in pregledu stanja ter strokovnih podlag se je pristopilo k sanaciji vozne mreže. Na postajah Postojna, Logatec, Verd in postajnih odsekih Verd-Logatec ter Borovnica-Verd so bile poškodbe tako velike, da je bilo treba zgraditi novo vozno mrežo.



Konec avgusta 2014 je bila še vzpostavljena elektrovleka na levem tiru odseka Borovnica-Verd, s čimer je bila vzpostavljena elektrovleka na celotnem odseku Borovnica-Pivka, kjer je bila zaradi posledic žledoloma v določenem obdobju uvedena vleka z dizelskimi lokomotivami. Sanacija vozne mreže na železniški postaji je bila izvedena s portalno izvedbo. Potekale so tudi manjše aktivnosti, kot so prestavitev zemeljskih tras SVTK kablov in obnove razsvetljav.

Glavne pridobitve sanacije so bile popolne obnove voznih mrež na odseku Borovnica-Verd (pribl. 11 km dvotirne proge), na železniški postaji Verd (portalna izvedba), na odseku Verd-Logatec (pribl. 9,5 km dvotirne proge), na železniški postaji Logatec (portalna izvedba), na odseku Postojna-Prestranek (pribl. 6,5 km dvotirne proge). Izvedla so se tudi najnujnejša obnovitvena dela vozne mreže na odseku Logatec-Rakek-Postojna (pribl. 26 km dvotirne proge). Delno se je sanirala vozna mreža na železniški postaji Prestranek ter na železniški postaji Pivka. Prvič je bila zasnovana in izvedena portalna izvedba konstrukcije vozne mreže na železniških postajah v Republiki Sloveniji (Logatec, Verd, Postojna) ter izdelana projektna dokumentacija za gradnjo nove vozne mreže portalne izvedbe na železniški postaji Rakek. Narejene so bile tudi močnejše konstrukcije na železniških postajah, s čimer se je zmanjšala možnost ponovitve težav z žledolomom v takšnem obsegu, kot je bil leta 2014.

Treba je poudariti, da se je kljub sanaciji posledic vremenske ujme (žleda) iz začetka februarja 2014 preko poškodovanega odseka na progi 50 prepeljalo rekordno število tovornih vlakov in tovora in da so bili v to vloženi ogromni napor osebja družbe SŽ. Potniški vlaki v času sanacije niso vozili na odseku (Ljubljana)-Borovnica-

Sežana/Koper do 31. 8. 2015, kjer so bili potniki prepeljani z nadomestnimi avtobusi. V tem času je upravljavec v tesnem sodelovanju s prevozniki prilagajal organizacijo železniškega prometa trenutnim napredovanjem del ter z vsemi možnimi viri vzpostavljaj največjo možno prepustnost prog. V tehnološkem smislu je največjo oviro predstavljala menjava lokomotiv elektro-lok/dizel-lok in obratno na obeh straneh poškodovanega odseka. Ne glede na to je upravljavec uspel prevoznikom zagotavljati predviden obseg transportnih uslug z minimalnimi ovirami.

Žledolom je poškodoval tudi druge proge. Iz sredstev za odpravo žledoloma se je odstranil žled s kontaktnih vodnikov na elektrificiranih progah Ljubljana-Jesenice, Ljubljana-Dobova, Zidani Most-Maribor. Veliko težav za prevoznost je povzročalo tudi podrto drevje, ki so ga morali odstraniti na odsekih Maribor-Prevalje, Šmartno ob Paki-Šoštanj, Ljubljana-Kamnik, Kranj-Jesenice, Novo mesto-Ljubljana, Grosuplje-Kočevje, Jesenice-Bohinjska Bistrica, Metlika-Nov mesto, Pivka-Ilirska Bistrica, Ortnek-Dobropolje. Razrezanega in odstranjenega je bilo več kot 2000 kubičnih metrov drevja, ki je klonilo pod težo ledene ujme.

Na Savinjskem in Koroškem so bili na odsekih Šmartno ob Paki-Šoštanj in Ruše-Prevalje popravljani ter zamenjani TK kabli, vodi in oporišča. SVTK kabli so bili po poškodbah menjani na Kočevski progi na odseku proge Dobropolje-Ortnek in na Bohinjski progi na odseku železniška postaja Bled Jezero-Soteska. Žled je poškodoval tudi telekomunikacijske in signalnovarnostne povezave na odsekih Metlika-Nov mesto, Podnart-Lesce Bled, Trebnje-Grosuplje in na postaji Črnomelj, ki so bile nato zamenjane.







Postojna – stanje po žledu



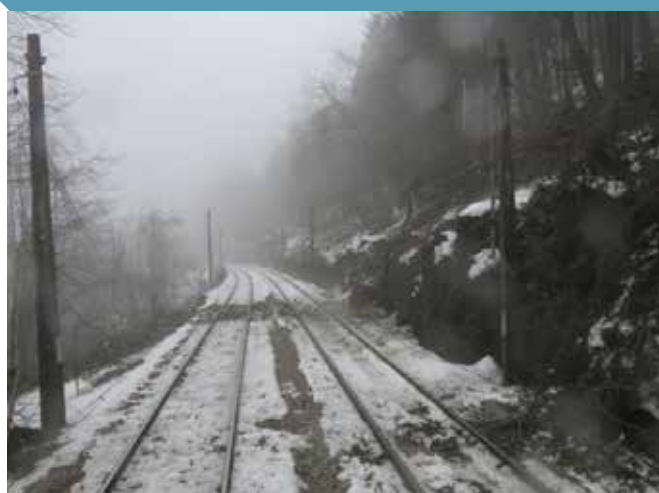
Postojna – stanje po sanaciji



Pivka – stanje po žledu



Pivka – stanje po sanaciji



Borovnica-Verd – stanje po žledu



Borovnica-Verd – stanje po sanaciji



[Nagradna igra]

Sodelujte v nagradni igri Slovenskih železnic in se potegujte za lepe nagrade.

Nagradno vprašanje je:



Katerega meseca je žledolom zajel Slovenijo?

a) februarja

b) decembra

c) januarja

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 22. marca 2024**, pravilno odgovorili na nagradno vprašanje. Pravilne odgovore pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **ponedeljek, 25. marca 2024**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili s kozarci za kavo/čaj.

Ime in priimek _____, naslov _____

pošta in poštna številka _____

telefonska številka _____, e-naslov _____

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

OBDELAVA OSEBNIH PODATKOV, KI JIH OBDELUJEMO, KO SODELUJETE V NAGRADNI IGRI

Upravitelj vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana.
Pooblaščen oseba za varstvo osebnih podatkov pri SŽ je: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu v primeru, da ste izžrebani in upravičeni do nagrade, kontaktiramo.
Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri.

Osebnosti, ki jih obdelujemo so: ime in priimek, naslov, kjer posameznik živi in naslov elektronske pošte. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur.

Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, zaradi katerega so bili zbrani – nagradna igra.
Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.

Bilo je kot v ledeni dobi

Marko Jularič je vodja prometne operative Postojna in to delo opravlja od začetka leta 2008. Pred tem je delal kot progovni prometnik. Po končani srednji železniški šoli v Mariboru se je vpisal na višjo prometno šolo in si pridobil naziv inženir logistike. Na železnicah je zaposlen že 40 let. Zase pravi, da je železničar z dušo in srcem.

I

ledolom 2014 ...

Ledena ujma nas je vse prese-netila. Na postojnskem območju smo imeli težave že dan pred intenzivnejšim žledenjem. Ponoči s 30. na 31. januar me je poklical dispečer, da žledenje ne pojenja, da prihaja do večkratnih izpadov električne napetosti in da postaja vse huje ter da obstaja verjetnost, da se bo moral železniški promet ustaviti, saj ni več možno zagotavljati prevoznosti prog. Povedal mi je tudi, da prihaja do večkratnih izpadov električne napetosti. Zjutraj sem dobil obvestilo, da je na Železniški postaji Postojna že kar nekaj podrtih konzol vozne mreže in da ležijo žice po tleh ter da je podrto drevje na prog. V službo sem se odpravil z vlakom in prišel do postaje Pivka, kjer se je vse ustavilo. Nemočno smo opazovali podiranje dreves, daljnovodov in vozne mreže. Pot v službo do Postojne sem nadaljeval s progovnim za vzdrževanje prog, čeprav je bilo na prog. že ogromno drevja, ki smo ga sproti odstranjevali. Prebili smo se do Postojne, kjer smo se v štabu dogovorili, kako postopati in začeli smo z nujnim reševanjem. Na pomoč smo poklicali gasilce, civilno zaščito in vojsko. V štabu smo

se tudi dogovorili o poteku sanacije in vzpostavitvi prevoznosti proge. Odprava posledic je potekala neprekinjeno podnevi in ponoči.

Žled je vremenski pojav, ki najbolj vpliva na železniški promet. Kako je bilo s prevoznostjo prve dni ledene ujme?

Žledenje se je pojavilo že 30. januarja popoldan, ampak se je takrat železniški promet kljub težavam odvijal. Prevoznost proge je bila še možna. 31. januarja je bila tudi s strani glavne operative izdana brzojavka za popolno prekinitev železniškega prometa na odseku proge Borovnica-Divača-Sežana v smeri proti Ilirski Bistrici in v smeri proti Kopru. Nadomestni prevoz potnikov se je opravljal z avtobusi. Tovorni promet pa je obstal.

Ali je pri nadomestnih avtobusnih prevozi tudi prihajalo do težav s prevoznostjo?

Tudi nekaj malega. V času žledoloma so potniški vlaki obstali tudi na prog. Organizirali smo se tako, da smo potnike najprej varno spravili do postaje in nato na ciljno lokacijo z nadomestnimi avtobusnimi prevozi. Nadomestni prevozi so bili or-

ganizirani za vse potniške vlake v smeri Primorske in obratno. Od Borovnice do Ljubljane pa je potekal potniški promet z električnimi garniturami. Prvi potniški vlaki, ne vsi, so z dizelsko vleko začeli voziti v poletnih dneh 2014.

Prej ste dejali, da je odprava posledic žledenja potekala noč in dan ...

Odprava posledic oziroma sanacija se je začela še isti dan ledene ujme. Razmere niso bile idealne, saj je še zmeraj žledilo. Kljub temu smo takoj pristopili k sanaciji. Delavci vzdrževalnih služb so odpravljali ovire na prog, sekala je dreves, umik stebrov in vozne mreže. Na odseku od Pivke do Borovnice je bila močno poškodovana vozna mreža. Na prog. je bilo veliko vzdrževalnih vozil, bilo je kot eno veliko delovišče. Sanacija je potekala do okoli 6. februarja, do večernih ur, da se sprost promet za dizelsko vleko. Na podlagi predpisane organiza-

cije so vsi prevozniki, ki so bili na SŽ, prispevali lokomotive, ki so vozile vlake. Dostava lokomotive na vlake se je opravljalna ne glede na to, od katerega prevoznika je.

Promet je obstal. Je veliko vlakov čakalo na prevoz?

Glede na nastalo situacijo so določeni vlaki stali tudi izven omrežja Slovenskih železnic. Pri vlakih, ki so bili zadržani na območju Slovenskih železnic, smo določili, katere pripeljati najprej. Kdo ima prednost, smo določili na podlagi zahtev prevoznikov in nujnosti tovora. Če me spomin ne vara, je vleko vlakov opravljal okoli devet dizelskih lokomotiv na relaciji Borovnica-Sežana. Tak način organizacije je potekal vse do konca marca 2014, ko so bili začasno sanirani tiri na postaji Pivka. Promet vlakov z dizel lokomotivami je nato bil organiziran na krajši relaciji Borovnica-Pivka. S tem smo pridobili večjo prepustnost, ker imajo dizelske lokomotive daljše voz-

ne čase, kar pomeni slabšo prepustnost omejitvenega odseka. Bolj ko smo krajšali razdalje vožnje z dizelsko vleko, več vlakov smo lahko pripeljali.

Kako se je nadaljevala sanacija? Najprej Pivka ...

Konec meseca junija 2014 smo vzpostavili žečasne tire na postaji Prestranek. Nato smo organizacijo s postaje Pivka preselili na postajo Prestranek. Nadaljevala se je sanacija odseka Prestranek-Postojna, vključno z železniško postajo Rakek. Novembra 2014 je bila sanirana proga Prestranek-Rakek, kamor smo preselili zamenjavo lokomotiv. Vleka z dizelskimi lokomotivami se je opravljalna na relaciji Borovnica-Rakek. Najdlje je sanacija potekala na odseku Borovnica-Logatec, kjer je žled tudi najbolj udaril. Tam smo morali pristopiti k popolni sanaciji vozne mreže. Dokončna sanacija je bila zaključena v koncu junija 2015 in takrat so začeli voziti elektovlaki. Vzpostavljeno je





Pogovor z Antom Jovičem

V času žledoloma smo železničarji pokazali, da če stopimo skupaj, lahko premagamo vse ovire

Anto Jovič je leta 1981 končal Železniško prometno-transportno šolo Maribor. Še istega leta je postal prometnik na Železniški postaji Zagorje, nato pa je kot prometnik delal na vseh postajah od Zidanega Mosta do Zaloga. Postaja Lj. Zalog je bila njegova zadnja postaja, kjer je opravljal delo prometnika, ki je po njegovem mnenju eden najlepših poklicev na železnici. Nato je kot tehnolog odšel v Sekcijo za tovarni promet Ljubljana. Leta 2021 je postal pomočnik direktorice za proizvodnjo. V času žledoloma je deloval kot koordinator – vodja transportne operative.

bilo daljinsko vodenje prometa. Postaji Borovnica in Rakek sta prenehali s krajevnim vodenjem prometa. Sanacija je potekala še naprej, saj so bila narejena nujna dela za vzpostavitev elektrovleke.

Prioritete sanacije?

Prednostna naloga je bila, da je treba potnike, ki so obtičali na vlakih, oskrbeti in jih pripeljati na cilj. Težko je bilo v enem dnevu zbrati veliko število nadomestnih avtobusov, saj so se s težavami žledoloma soočali tudi drugi prevozniki. Sčasoma so se stvari normalizirale. Naslednji koraki pa so bili namenjeni odpravi posledic žledenja. Vsi smo bili v šoku, ko smo opazovali, kaj se dogaja z infrastrukturo. Čez noč smo ostali brez vsega. Ob vsem videnem sem imel pomislek, da zna vse skupaj trajati kar dolgo. Toda ob pomoči vseh prostovoljcev, gasilcev, vojske in civilne zaščite ter naših vzdrževalnih služb smo sanirali vse, kar je bilo v profilu, v najkrajšem možnem času. Umaknili smo

drevje in podrto vozno mrežo, da smo lahko čim prej vzpostavili progo za dizelsko vleko.

Ste si lahko zamišljali, da bo žled pustil takšne posledice in tako poškodoval železniško infrastrukturo?

Videti je bilo grozno. Neverjetni prizori. Vse je bilo v ledu in polomljeno. Bilo je kot v ledeni dobi. Svet se je spremenil. Delovali smo iz ene pisarne, do koder smo imeli napeljene kable iz dizelskih agregatov. Preko enega računalnika smo bili povezani s svetom. Nisem si mogel predstavljati, da bi lahko žled tako udaril. Je že kdaj v preteklosti, toda v veliko manjšem obsegu in bolj lokalno. Morda se je zgodilo, da je bila prekinitev prometa za nekaj ur, ne pa za nekaj dni. Nisem si mogel predstavljati, da bi se lahko toliko žleda nabralo po drevju in infrastrukturi. Najhuje je bilo na postaji Postojna in nato proti Pivki. Na postaji Postojna je bilo vse po tleh, saj konzole niso zdr-

žale teže ledu. Treba jo je bilo v celoti sanirati, popolna elektrifikacija celotne postaje.

So bile pri obnovi uporabljene kakšne inovacije?

Danes namesto konzol stojijo portali, ki bi v primeru ponovitve žleda zdržali večje obremenitve. Strokovnjaki pravijo, da se takšen žledolom ne bi mogel več ponoviti. Poleg Postojne je v celoti s portalnimi gredami sanirana tudi postaja Logatec.

Ob koncu, če lahko strnete misli glede silovitega žledoloma 2014?

Kaj naj rečem. Naj se nikoli več ne ponovi oziroma naj tega več nobena generacija ne doživi. Pri sodelavcih je vladal tudi strah pred izgubo službe, saj smo vsi odvisni od vlakovnega prometa. Če se prevoznost ne zagotavlja, ni prihodkov in vprašljive so tudi službe. Ne glede na težke razmere in situacijo smo stopili skupaj in zadeve hitro sanirali ter rešili.



K

“

Prednostna naloga je bila rešiti tovor v in iz Kopra, da omilimo težave gospodarstva. Tovornjaki namreč ne zmorejo prepeljati toliko tovora, kot ga lahko prepeljemo z vlaki.

Kakšni so bili vaši prvi vtisi ob pojavu žledu leta 2014?

Najprej sploh nisem verjel, da se je kaj takega lahko zgodilo. Na območju, kjer živim, se namreč ne soočamo s pojavom žleda. Ta se je sicer v preteklosti pojavljal na progi Ljubljana-Koper, a nikakor ne v obsegu, ki smo mu bili priča leta 2014. Za tovrstne primere smo uporabljali lokomotivo z okrepljenim pantografom za potrebe lomljenja oz. strganja ledu z električnih žic, če se je ta pojavil v manjšem obsegu. Takrat smo lokomotivo na prizadetem odseku več ur vozili v obe smeri in na ta način odstranili žled. 30. 1. 2014 pa je bilo bistveno drugače in nekaj dni razmere sploh niso dopuščale voženj vlakov, lokomotiv, ničesar, saj so bili na tirih kilometri strganih električnih kablov, podrtih stebrov daljnovodov, drevesa itd. Poudariti moram, da smo imeli vsi operativci tovrstnega prometa, vodenja prometa, vleke vlakov in infrastrukture popolno podporo takratnega vodstva Slovenskih železnic, ki je bilo ves čas aktivno in operativno. Ničkolikokrat smo pri generalnem direktorju Dušanu Mesu sestankovali tudi ob 21. uri in kasneje ter reševali zadeve in tudi pri samem delu smo imeli veliko podporo. Dispečerji so delovali kot ena oseba. Kar je bilo dogovorjeno, je bilo izvedeno. Tudi z njimi smo imeli redne sestanke, dogovore glede na potrebe izvajanja operativnih procesov, in to ne glede na uro. S takšno ekipo (vodstvo SŽ, operativa, tudi izvršilni delavci na terenu), s takšnimi ljudmi in delavci je uspeh že zagotovljen. Današnja situacija pa je malo drugačna, ni več tiste enotnosti, boli me, da Slovenske železnice niso več eno podjetje.

Kako je žledolom vplival na vlakovni promet?

Zaradi posledic žleda se je za železniški promet najprej za-

prl odsek od postaje Borovnica do postaje Pivka. Kot sem predhodno omenil, vožnje zaradi ovir na progah sprva niso bile izvedljive. Z dizelsko vleko smo po odpravi posledic žledoloma začeli izvajati promet vlakov okoli 6. februarja in v tisti situaciji absolutno ni bilo pomembno, od katerega prevoznika/operaterja je sam vlak. Ko je vlak prispel v Pivko, naš ali od konkurenčnih operaterjev, je bila nanj priklopljena lokomotiva, ki ga je odpeljala naprej. Če se prav spomnim, je z d-lokomotivama na pomoč priskočila slovenska podružnica Rail Cargo Carrier Slo, družba Adria Transport, z eno lokomotivo in svojim osebjem so pomagali tudi železniški kolegi iz sosednje Hrvaške. Prav tako smo na samih postajah v Pivki ter Borovnici nadgradili prej postavljeno organizacijo, saj se je na teh dveh postajah izvajalo praktično vse. Na ti dve postaji so bili za rešitev situacije namreč napoteni vlakovodje, premikači, pregledniki in ostali profili železniških delavcev. Sama postavitev novih organizacij na omenjenih postajah je bila odlična in postaji Borovnica in Pivka bi v tistem trenutku v smislu zamenjave lokomotiv lahko celo primerjali s postajo Lj. Zalog.

Dejali ste, da ste imeli veliko podporo vodstva in da so bile zadeve glede sanacije dobro organizirane ...

Koordinacijo, ki jo je sklical generalni direktor, smo imeli praktično vsak dan. Nemalo krat tudi večkrat dnevno, če smo se soočali s posebnimi težavami in razmerami. Dogovarjali in izmenjavali smo si predloge o času in načinu čim hitrejši vzpostavitve prometa vlakov z dizelsko vleko, kako postopoma skrajševati območje izvajanja dizelske vleke itd. In pri tem smo imeli resnično popolno podporo vodstva. Ta-

krat smo se bili enostavno primorani držati načela več glav več ve, saj se nihče od nas pred tem še ni soočil s katastrofo v tolikšnem obsegu. Delovali smo kot en tim in v čast mi je bilo sodelovati in delovati v njem pri sanaciji takratne situacije. Ponosen sem, da sem bil takrat železničar in del ekipe, ki je v tistih kriznih časih tako dobro delovala.

Posledice, ki jih je za sabo pustil žledolom, so bile ogromne ...

Dokler prve ekipe niso prispele na prizadeti teren, si nihče od nas niti v sanjah ni mogel predstavljati, da je tako hudo. Enostavno je bilo očem neverjetno, da je bilo toliko polomljenih električnih vodov, drog, dreves itd. Morate vedeti, da je trajalo približno sedem dni, da nam je sploh uspelo ponovno vzpostaviti železniški promet in da so vlaki začeli voziti. Osebnost se ne spomnim, da bi kdaj prej železniški promet obstal za toliko časa. Takrat se je tudi pokazalo, da pogosta izjava s terena, kako se v pisarnah ne postori veliko, enostavno ne vzdrži. Takrat smo stopili skupaj kot en tim in opravili ogromno delo in ne glede na razmere in okoliščine mi je bilo užitek sodelovati in delati.

Sodelovanje med vodstvom Slovenskih železnic in tistimi na terenu je bilo na visokem nivoju?

Vsa koordinacija je potekala preko generalnega direktorja Slovenskih železnic in nato usklajeno na teren. Vse je potekalo odlično in preudarno. Seveda je nemogoče trditi, da je v tisti situaciji vsak vlak vozil po postavljenem voznem redu, ampak za samo koordinacijo ter komunikacijo pa lahko še enkrat potrdim, da sta bili na visokem nivoju. Dejansko smo bili, kot se je kasneje izkazalo, zelo odzivni in

prilagodljivi. Leta kasneje, ko se je recimo v Avstriji zgodil velik izredni dogodek, v soboto ter nedeljo na telefon ni bilo mogoče priklicati niti enega njihovega vodstvenega kadra. Pri nas v času žledoloma ni bilo tako. Imeli smo sestanke, kadarkoli so bili potrebni, kot sem že prej omenil.

Kako ste se v preteklosti spopadali s pojavom žledenja?

Ko pride do sprememb temperature, se še posebej v predorih pojavljajo ledene sveče. In te je nujno treba odstraniti, saj pantograf ob ledu na žici z njo nima stika in se posledično izgubi napetost ter moč in ni vleke, kot v žargonu rečemo. Za takšne primere imamo v Divači e-lokomotivo, na katero se namesti pantograf za čiščenje žice.

Kaj so bile prednostne naloge sanacije?

Prednostna naloga je bila rešiti tovor v in iz Kopra, da omilimo težave gospodarstva. Tovornjaki namreč ne zmorejo prepeljati toliko tovora, kot ga lahko prepeljemo z vlaki. Vsem nam je bilo prednostno, da Luko Koper očistimo tovara. V Avstrijo (Linz, Leoben) recimo vozimo rudo za njihovo industrijo in so v veliki meri odvisni od tega tovora. Obseg tovora, ki ga je bilo treba prepeljati, je bil tolikšen, da se je po sprostitvi zapore proge najprej začel odvijati tovorni promet in šele nato potniški. V Luki Koper so namreč stali avtomobili, gorivo, ruda, premog itd.

Kako ste se organizirali pri prevozu tovora, ki je zaradi žledoloma čakal v Luki Koper?

Kar pripelje v Koper, mora tudi odpeljati iz Kopra. Sam Koper je dejansko neke vrste slepi tir. Če pripelješ v Koper avtomobile, moraš vagoni tudi

odpeljati iz Kopra. Vagoni oz. tovor ne sme ostati na tirih, ker prihaja že drugi vlak, drugi tovor. A tudi v tistih težkih časih nam je uspelo pripeljati ves tovor, ki je bil pomemben za gospodarstvo.

Ste se med sanacijo kdaj zbal, da bi lahko zapora proge trajala več kot en teden?

Ne. Vedno sem bil optimističen. Na železnicah sem od leta 1981 in v tem času nikoli nisem rekel, da se nekaj ne da rešiti oziroma se vedno da vsaj ponuditi predlog, na kakšen način bi bilo nekaj mogoče izvesti. Mi smo vedno imeli načrt, kako v primeru odprtja proge začeti voziti vlake. Celotno noč smo sedeli v operativni pisarni in razmišljali, kako bi lahko po sanaciji pripeljali čim več tovora. Tudi naše stranke so bile zelo uvidevne, prilagodljive in so razumele situacijo, tako da z njihove strani ni bilo pritiskov. Bolj kot kaj drugega me je, ko smo začeli voziti, skrbelo, da bo zaradi dizelske vleke nastalo nekaj več hrupa, pritožbe prebivalcev ob progi. Vendar takrat enostavno ni šlo drugače.

Vaše misli ob zaključku intervjuja?

Naj se žledolom takšnega obsega nikoli več ne ponovi. Žledolom ni prizadel le železnice, v enaki meri so bili poškodovani tudi gozdovi. Spremembe temperatur se bodo dogajale, toda na to smo pripravljeni. Najbolj pa me veseli, da smo v tistih težkih trenutkih železničarji pokazali, da če stopimo skupaj, lahko premagamo vse ovire in naredimo marsikaj.

Naš odziv na žledolom je bil učinkovit in ustrezen



Mitja Žnidarčič se je leta 1983 vpisal na Srednjo elektrotehniško šolo v Ljubljani in takrat pridobil štipendijo takratnega ŽG Ljubljana. Štipendist Slovenskih železnih je ostal tudi v času študija na Fakulteti za elektrotehniko in računalništvo v Ljubljani. Po zaključku študija se je leta 1994 zaposlil v tedanji Sekciji za elektroenergetiko Ljubljana, kjer je opravlja dela na različnih delovnih mestih. Zdaj opravlja dela pooblaščen osebe Pisarne EE.

“Glavni izziv je bil predvsem kako čimprej ponovno vzpostaviti električno vleko in pri tem upoštevati vse dejavnike predvsem s strani tehnologije odvijanja prometa vlakov.

Ledena ujma v letu 2014 je bila po obsegu in razsežnostih največja v zadnjih petdesetih letih. Kakšni so vaši spomini? Ste že kdaj doživeli kaj takšnega?

Naključje je nanoslo, da sem bil tisto zimo ravno na dopustu v toplih krajih in sem se v Slovenijo vrnil dan po začetku žledoloma. Imel sem nekaj informacij, da je Slovenijo prizadel žled, vendar me je dejansko stanje poškodb presenetilo in pretreslo. Sam pojav žleda sicer zame ni bil nič novega, saj živim nekako na meji med Primorsko in Notranjsko, kjer je ta pojav dokaj pogost, vendar pa je bila razsežnost žledenja v letu 2014 nepredstavljiva.

Kakšne so bile vaše naloge in delo v času žledoloma?

Prva naloga vseh nas na začetku je bila vzpostavitev prevoznosti proge za dizelsko vleko, tu so se še posebej izkazale vse naše ekipe vzdrževalcev na terenu, ki so neutrudno in neprekinjeno delali, da so zagotovili prevoznost proge. Naloge strokovnih služb so bile predvsem zagotavljanje delovnih sredstev in druge opreme ter iskanje rešitev, kako organizirati vleko vlakov v trenutku, ko bo prevoznost proge vzpostavljena.

Kako je žledolom vplival na železniški promet?

Železniški promet na Primorski progi je bil nekaj dni popolnoma prekinjen. Po vzpostavitvi prevoznosti proge smo vleko vlakov organizirala tako, da so se električnim lokomotivam v Pivki in Borovnici dodajale dizelske lokomotive za premostitev odseka proge, kjer je bilo električno vozno omrežje uničeno. Ta rešitev je bila v danem trenutku edina možna, čeprav je bilo pripenjanje in odpenjanje dizelskih lokomotiv zamudno in je vlečna zmogljivost dizelskih lokomotiv veliko manjša kot pri električnih loko-

motivah. Dizelske lokomotive so tudi počasnejše in ne nazadnje povzročajo precej hrupa, ki je bil tudi moteč. Namesto večine potniških vlakov so kar nekaj let vozili nadomestni avtobusi.

Žledolom je močno poškodoval železniško infrastrukturo in ohromil železniški promet. Kaj so bili prvi sprejeti ukrepi? Kako so se železnice v tistih prvih dneh žledoloma spopadale z ledeno ujmo?

Prvi ukrep je bil, da smo vse razpoložljive sile in mehanizacijo, ki je bila na voljo, uporabili za čiščenje proge z namenom vzpostavitve prevoznosti. Poleg vseh vzdrževalcev SŽI smo angažirali tudi ostala podjetja iz skupine SŽ ter zunanje izvajalce. Sodeloval je ŽGP s težko mehanizacijo. Sodelovale so tudi druge družbe z delovno silo, kar nam je bilo v veliko pomoč. Občutek, da želi praktično vsakdo nekaj prispevati in pomagati pri čimprejšnji odpravi posledic, je bil navdihujoč za vse nas. Če poskušam zdaj s pogledom nazaj oceniti naš odziv na žledolom, menim, da je bil ta učinkovit in ustrezen. Še zdaj, ko komu od tujih partnerjev pokažem fotografije (te imam še vedno v mobilnem telefonu) o uničeni infrastrukturi, jim ob njihovem čudenju s ponosom povem, kako smo se lotili sanacije in jo tudi dokončali.

Sanacija poškodovane železniške infrastrukture je stekla nemudoma. Kaj je bilo najbolj poškodovano? Vozna mreža?

Nedvomno je bilo električno vozno omrežje najbolj poškodovano, ne nazadnje je tudi najbolj ranljivo za vse zunanje vplive. Poškodbe na električnem voznom omrežju na železniških postajah so nastale predvsem zaradi teže ledu, ki se je nabral na vodnikih in drugi opremi. Na odprti progi so

vozno mrežo poškodovala tudi padla drevesa.

Glede na silovitost in moč žledoloma je sanacija stekla hitro in učinkovito. Kateri so bili glavni izzivi pri sanaciji? In kje se skriva ključ do uspeha hitre sanacije? Dobra organiziranost dela?

Glavni izziv je bil predvsem, kako čim prej ponovno vzpostaviti električno vleko in pri tem upoštevati vse dejavnike tehnologije odvijanja prometa vlakov. Drugi pomembni vidiki pri načrtovanju obnove so bili tudi starost in stanje električnega voznega omrežja, finančni viri, ki so bili na voljo, priprava projektne in razpisne dokumentacije ter ponovna uvedba zapor na že tako zmanjšani propustnosti proge, saj so se izvajala obnovitvena dela. Sanacija je bila hitra s tehničnega in postopkovnega vidika. Verjamem pa, da bi si kolegi iz vodenja prometa in prevozniki želeli še hitrejšo sanacijo. Vsi zaposleni v Pisarni EE, od vzdrževalnega osebja na terenu do strokovne službe, smo prednostno delali na sanaciji posledic žledoloma. Sanacija posledic je bila prednostna naloga tudi za vodstvo SŽI in ostale službe, zato menim, da je uspešna odprava posledic žledoloma zasluga celotnega kolektiva družbe SŽI.

Kako je potekala sanacija?

Sanacija je potekala na različnih odsekih, odvisno od vrste in obsega poškodb električnega voznega omrežja. Med Pivko in Logatcem smo v glavnem popravljali in obnavljali obstoječe električno vozno omrežje. Na odseku med Logatcem in Borovnico pa je bila potrebna gradnja novega električnega voznega omrežja. Ta odsek je bil zato tudi najzahtevnejši za obnovo. Poseben pristop je zahtevala obnova električnega voznega omrežja na postajah. Tu smo morali doseči kompromis med hitrostjo (in ceno) obnove

ter obsegom obnove. Posledica tega je, da imajo nekatere postaje zdaj manj elektrificiranih tirov, kot so jih imele pred žledolomom.

V času kriznih razmer smo ljudje znani, da znamo stopiti skupaj in pomagati eden drugemu. Kako sta se v času žledoloma kazali ta medsebojna pomoč in solidarnost?

Mislím, da sta bili solidarnost in pripravljenost pomagati takrat vidni na vsakem koraku. Nobenemu ni bilo nič težko in vsak posameznik je hotel prispevati svoj delež k odpravi posledic. Podobno so se odzvale tudi druge družbe v skupini SŽ, ki so nam dnevno zagotavljale delovno silo za težaška dela na terenu.

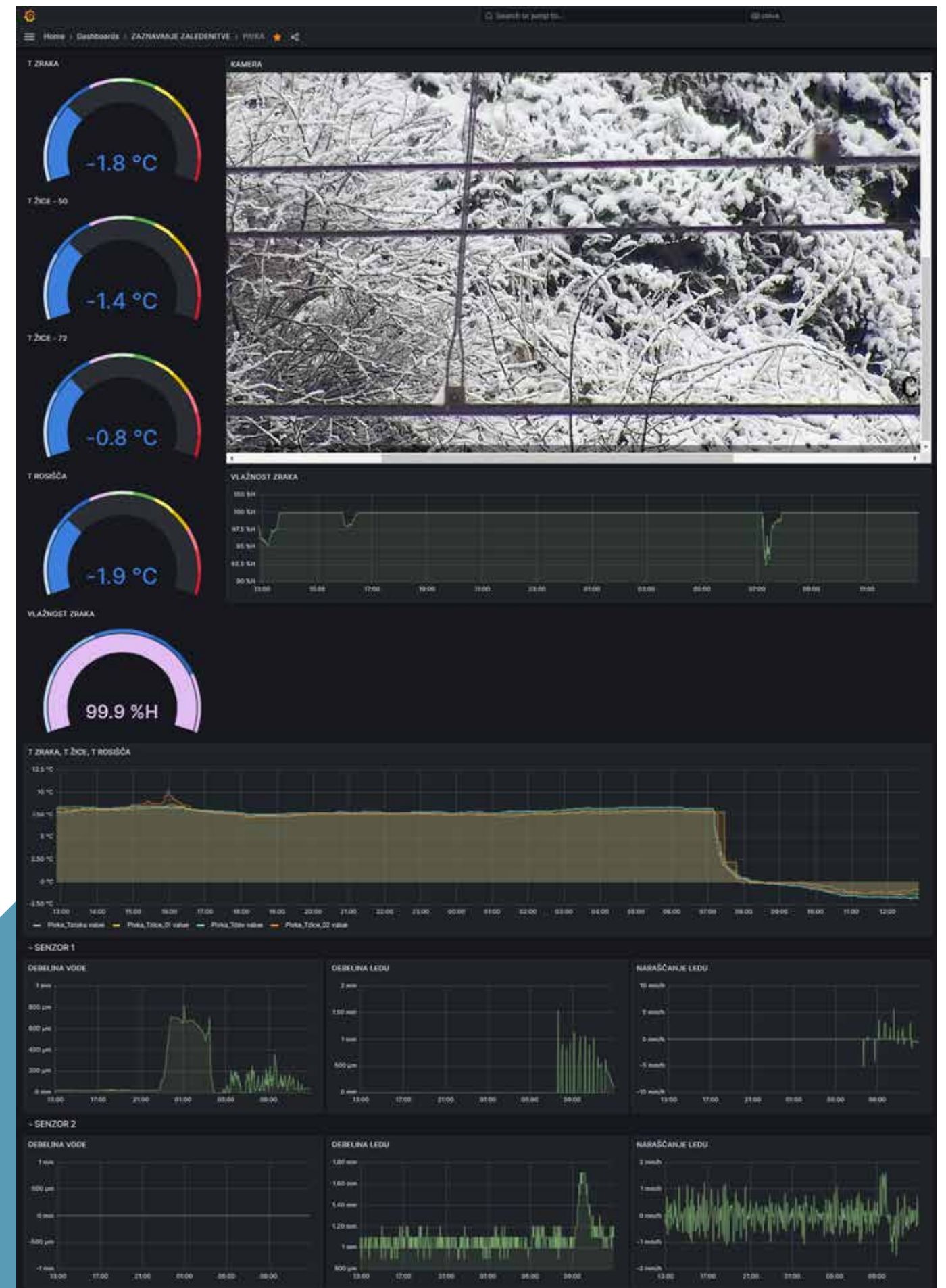
Žledolom iz leta 2014 je za sabo pustil pravo razdejajenje. Uničeni gozdovi, močno poškodovani železniška in druga infrastruktura ... Ali so posledice žledoloma v celoti odpravljene?

Z našega tehničnega vidika mislim, da so posledice žledoloma odpravljene, pa ne samo to, po končani sanaciji imamo popolnoma novo električno vozno omrežje na postajah Postojna, Verd in Logatec ter na odseku med Logatcem in Borovnico s tehničnimi karakteristikami, ki so boljše kot pred sanacijo. Marsikdo je verjetno opazil, da je električno vozno omrežje na teh treh postajah drugačno, kot je bilo pred žledolomom. Zaradi preprečitve morebitnega novega žledoloma smo v času načrtovanja sanacije sprejeli strategijo obnove, v kateri je poleg drugega predvideno, da na postajah vodnike električnega voznega omrežja nosijo portal in ne več drogovi z dolgimi konzolami.

Žledolom je bil za vse nas krut opomin, kako je lahko naša infrastruktura ranljiva, zato smo svoje moči in znanje usmerili v

preventivna dejanja, ki zmanjšujejo možnost večjih poškodb – npr. uporaba portalov na postajah. Osredotočili smo se tudi na to, kako aktivno ukrepati med samim pojavom žledenja oz. nabiranjem ledu na vodnikih električnega voznega omrežja. Sodelavci Pisarne EE smo vzpostavili sistem opazovanja električnega voznega omrežja v primeru žledenja na odseku med Divačo in Logatcem ter na odseku med Divačo in Črnotičami. Na osnovi podatkov in ugotovitev iz tega sistema poskušamo s preureditvijo napajanja elektrovleke zagotoviti, da se na električnih vodnikih ne nabira led. V primeru, da pa se led začne nabirati, ga lahko stalimo. Za vzpostavitev tega sistema je bilo potrebno veliko znanja in iznajdljivosti sodelavcev. Mislim, da smo vsi sodelujoči ponosni na izdelek. Ne nazadnje s tem sistemom skupaj z drugimi evropskimi partnerji kandidiramo za sredstva na EU razpisu HORIZON.

“Nedvomno je bilo električno vozno omrežje najbolj poškodovano, ne nazadnje je tudi najbolj ranljivo za vse zunanje vplive.



Pri ponovni vzpostavitvi vlakovnega prometa je največ težav predstavljala odstranitev vozne mreže



Bojan Žakelj je na železnicah zaposlen od leta 1982, ko je začel delovati v Postojni. Trenutno deluje v službi EE in SVTK. V času žledoloma 2014 je deloval kot delovodja vozne mreže v Pivki.

“Vsako jutro smo imeli v Postojni koordinacijo, kjer sta bila prisotna tudi Dušan Mes in Franc Klobučar.

Območje, kjer je leta 2014 udaril silovito močan žled, je znano kot območje, kjer rado žledi. Ali ste si mislili, da bo žledolom izpred desetih let tako uničujoč?

Spomnim se žleda, ko sem še hodil v srednjo šolo. To je bilo leta 1980. Takrat smo bili zaradi posledic žledoloma nekaj dni doma. Tudi v obdobju do leta 2014 se je pojavil kakšen žled, toda takšne ujme, kot je bila ta, se ne spomnim in si niti nisem mogel misliti, da bi lahko bila. Sicer je pa po ustnih izročilih znano, da je bil na tem območju močan žled pred stotimi leti. Videl sem ene fotografije, ki so prikazovale, kakšno razdejanje je žledolom pustil v gozdovih. Imam nekaj gozda. Ko sem sekal sto let stare hoje, je bilo opaziti, da je drevo imelo več razcepljenih vrhov. To posledico je na drevju pustil žledolom pred sto leti. Kot sem rekel, na Pivškem je bil večkrat manjši žled in je morda požledilo železniško infrastrukturo, sploh žice.

Kako se spominjate tistega dne, ko se je vse začelo, ko se je pojavil prvi žled?

Takrat sem delal v Kopru. Ko sem tisti dan prišel v Pivko, sem si mislil, da je pač nekaj drevja polomilo in da se bo vse hitro končalo. Ampak žled iz leta 2014 se kar ni končal, žledenje se je kar nadaljevalo. Mislim, da se je začelo 30. januarja in že naslednji dan smo bili brez elektrike. Vse je bilo že polomljeno.

Koliko dni je padal ledeni dež?

Žledilo je kar nekaj dni. Intenzivneje nekje dva, tri dni, se mi zdi, da močnejše tam okrog 31. januarja in 1. februarja. Da je bil žled takšnega obsega, je krivo tudi to, da je bilo že prej nekaj snega. Drevje in druga infrastruktura, tudi železniška, enostavno nista zdržala vse te teže. No, potem pa je začela malo pihati še burja.

Kako velik oziroma debel je bil ledeni oklep na železniški infrastrukturi?

Ne vem točno. Rekel bi, da vsaj šest centimetrov. Morda še več.

Vaši prvi koraki, ko so se na železniški infrastrukturi pojavile težave z žledom?

Bil sem delovodja vozne mreže v Pivki. Delati smo začeli že v jutranjih urah in potem skoraj cel dan. Ko je v nadaljnjih dneh potekala sanacija, smo delali tudi do 12 ur. Ena skupina je recimo delala podnevi in nato jih je zamenjala nočna skupina. V času najhujšega žledenja, mislim, da je bilo to drugi dan od začetka, smo zaradi nevarnosti prenehali z delom. Nisi mogel vedeti, kaj vse se lahko zgodi. Ko je bilo najhujše mimo, smo začeli delati v Pivki in se pomikali proti Logatcu. Vsako jutro smo imeli v Postojni koordinacijo, kjer sta bila prisotna tudi Dušan Mes in Franc Klobučar. Tam smo se potem dogovarjali, kaj in kako. Železniški promet namreč ni tekel. Ne potniški in ne tovorni. Predvsem se je s čimprejšnjo vzpostavitvijo prometa mudilo zaradi Luke Koper. Za dizelsko vleko smo kar hitro vzpostavili povezavo, a ne vem točno, koliko dni po žledolomu. Kar hitro je bilo.

Rekli ste, da ste hitro vzpostavili železniški promet z dizelsko vleko. Kaj je bila največja težava, s katero ste se soočali pri vzpostavljanju prometa? Največji izzivi?

Največ težav je povzročala odstranitev vozne mreže. Polomljene so bile vse konzole, drogovi. Vozne in nosilne žice so se vdale pod težo ledu ter so bile vse po tleh. Morali smo jih porezati in nato odstraniti. Spomnim se, da je v Pivki in Postojni pomagala tudi Slovenska vojska. Veliko izzivov smo morali premagati, kar se tiče samega odstranjevanja vozniških mrež. Kje in kaj odreza-

ti, da ne bi prišlo do poškodb. Nismo mogli žic in drogov rezati kar počez. Paziti si moral na ljudi. Hvala bogu se ni zgodila nobena nesreča. Ni bilo enostavno.

Vi ste skrbeli za odstranitev vozne mreže?

Tako je. Ta je bila tudi najbolj poškodovana. Drog, konzola, vodniki. Kjer so bili vodniki čez tri tire, je vse padlo. Recimo iz Postojne proti Rakeku

je polomilo betonske drogeve. Ko si nekje odrezal, je ostalih pet drogov padlo kot domine, saj jih na straneh ni držalo nič. Stransko ni bilo nobene moči. Medtem ko ti novi zdaj pokrivajo vse kote. Držijo na vse strani.

Kje je žled povzročil največje razdejanje?

Menim, da v Postojni. Žled jo je prav razdejal. V Pivki so bili poškodovani vozni vodi in

kakšen drog. Podobno tudi v Prestranku. Ampak Postojna je bila res uničena, zato je tam tudi prišlo do popolne sanacije. Nove konstrukcije bi tudi morale zdržati večje teže žleda, če pride do žledenja.

Beseda žledolom. Vaša prva misel?

Veš, kakšne spomine imam. Če pošteno povem, spomine na utrujenost. Pogoji so bili res težki, vendar smo zmogli.



Pogovor z Ivom Kuraltom

Žledolom iz leta 2014 je bil res ekstremen

Ivo Kuralt je na Slovenskih železnicaх zaposlen od leta 1992. Na začetku njegove kariere so imele železnice svojo skupino za sečnjo, katere del je bil takrat tudi sam. Po ukinitvi skupine je opravljal delo progarja in čuvaja. Po dodatnem šolanju je postal pomočnik nadzornika.

ledolom iz leta 2014 je bil silovit. Kakšni so vaši spomini?

Drugi dan po žledenju sem šel na delo v nočno izmeno. Ko sem se vozil, je bilo zunaj slišati močno pikanje dreves. S službo EE sem se dogovoril, da me z drezino poberejo pred Štampetovim mostom. Med žaganjem drevja in čiščenjem proge sem poslušal vse močnejše pikanje. Če sem želel, da avtomobil ostane cel, sem ga moral pred nadaljevanjem dela odmakniti iz gozda. Potem sem se vrnil do Štampetovega mostu in delal naprej, a bilo je težko, sploh za električarje. Vse žice vozne mreže so bile po tleh. Tiste žice, ki so jih prerezali, pa so polomile še drogeve, ki so se upirali ledeni ujmi.

Na katerem odseku ste delali?

Od Brezovice do Verda. Prvi dan intervencije sem ponoči delal na relaciji Verd–Logatec. Kar se tiče dreves, smo progo očistili zelo hitro. Večjo težavo je povzročala poškodovana in uničena vozna mreža. Električarji so imeli veliko več dela kot

mi vzdrževalci, ki smo čistili in umikali drevje s proge. Razmišljalo in delalo se je v smeri, da bi se čim prej odprl vsaj en vozní tir.

Kako ste si razdelili delo?

Organizacija dela je bila zelo dobra, zaradi česar smo stvari hitro sanirali. Zavedati se moramo, da je žled prizadel nekje 60 kilometrov dvotirne proge. Na teren sem šel skupaj z električarji in jim spredaj čistil progo ter odstranjeval padla drevesa. Narediti sem moral prostor, da so lahko prišli do vozne mreže. Drugi ali tretji dan so nam na pomoč poslali tudi zunanje izvajalce, ki naj bi znali žagati z motorno žago. Spomnim se enega mlajšega fanta. Pokazal sem mu, kje in kako naj se loti žaganja. Nekaj malega je poskusil in ko je uvidel, da je delo težko in zahtevno, je vzel žago in odšel. Vedeti morate, da sanacija gozda po žledolomu in vetrolomu zahteva specifična znanja. Ko je led popustil, pa smo imeli druge prednostne naloge. Morali smo poskrbeti za čistočo in mazivnost kretnic.



Ste se kdaj že soočili s takšnimi razmerami? Žledolom, vetrolom?

Delo po žledolomu ali vetrolomu je nekaj posebnega. To ni kot vsakodnevno žaganje dreves. Sam sem imel nekaj izkušenj, vedel sem, kako se obnašati in delati. Les, ki ga obda led, ni več isti les. To se ga samo dotakneš in počti ali poleti. Vedeti moraš, kaj delaš. Tisti fant, ki je prišel, je hitro rekel, da on tega ne bo počel. Želeli so pomagati, toda delo je bilo res nevarno. Srečo smo imeli, da ni prišlo do nobene poškodbe, saj je bilo vse ledeno. Če tega ne bi doživel in videl, bi težko verjel. Po gozdu je tako pokalo, kot bi pokale bombe. Bilo je strašno. Okrog železnice so bili pravi goloseki.

Kako je v času žledoloma potekal vaš delovni dan?

Ustanovljen je bil štab, ki je iz Borovnice koordiniral delo. Delo je potekalo cel dan, tudi ponoči. V Borovnici smo se dobili in si razdelili naloge. Veliko je bilo dogovarjanja in pogovarjanja, odvisno, kakšne so bile razmere, saj so se hitro spreminjale. Prve dni je bilo najbolj nujno, da so s proge umaknili podrtá drevesa, saj je morala služba EE čim hitreje umakniti padle žice. Pri delu so nam pomagali tudi delovni stroji.

Kot ste dejali, delo je bilo težko. Česa ste se najbolj bali? In ali je žled vplival na delovno mehanizacijo?

Vedel sem, da zadeve obvladam, toda bojiš se nenadnega

padanja dreves. Kar se tiče motornih žag, so delovale normalno. Motorna žaga normalno prereže led, samo motorna veriga se hitreje skrha. Zdi se mi, da tudi ni bilo tako hudo mrzlo. Bolj je bilo mokro. Največjo težavo mi je povzročala hoja po ledu. Vendar smo se znašli in je šlo.

Žledolom je takrat vse presenetil, da se je pojavil v takšnem obsegu, kot se je ...

Nikoli ni bilo takšnega žleda. Nihče iz naših krajev ne pomni, da bi bil kadar koli tako močan

žledolom. Saj se je včasih pojavil žled, ampak da bi zadeve tako polomilo, pa ne. Je žledilo že kdaj, a nekaj milimetrov, ne pa centimetrov. Električni kabel, ki ima drugače dva centimetra premera, ga je imel z ledenim oklepom vsaj pet. Leta 2014 je bil žledolom res ekstremen.

Vaše zaključne misli?

Po vojni so vsi generali, toda sam menim, da smo delo v času žledoloma opravili optimalno. Smo se pa iz tega tudi marsikaj naučili.



“ Organizacija dela je bila zelo dobra, zaradi česar smo stvari hitro sanirali. Zavedati se moramo, da je žled prizadel nekje 60 kilometrov dvotirne proge.

Žledolom v letu 2014 je bil zastrašujoč

Marko Igličar, po poklicu gradbeni inženir, je na Slovenskih železnicah zaposlen od leta 1994. Začel je kot progovni čuvaj in skozi leta marljivega dela napredoval. Na tisto ledeno noč ob koncu januarja 2014 je bil dežuren na območju Sekcije za vzdrževanje prog Postojna.

ot dežurni delavec ste se verjetno morali nemudoma odzvati?

Že ponoči s 30. na 31. januar 2014 sem bil vpoklican na delo. Javljeno je bilo, da imamo na progi težave, saj vejevje sega v profil in da je treba vzpostaviti prevoznost od postaje Postojna do postaje Logatec. Nato sem vpoklical še kolege, ki so bili dežurni z mano. Dobili smo se v Postojni, kjer smo se vkrcali na drezino in šli od Postojne proti Logatcu. Delali smo celo noč, da smo vzpostavili prevoznost do Logatca. Na drezinah je bil že v Postojni vsaj en centimeter ledu. Težko je bilo stati na tisti platformi in rezati drevje. Ker sem bil več del z motorno žago in sem imel dovoljenje za delo z njo, sem tisto noč in jutro kar sam rezal drevesa, ki so padla na progo ali vozno mrežo. Iz Postojne do Logatca smo potrebovali kar osem ur. Ampak smo vzpostavili prevoznost. Nato sem šel domov počivat in okrog 13. ure so me ponovno vpoklicali, saj je bilo treba vzpostaviti prevoznost od Logatca do Borovnice. Takrat sem že vedel, da je težava resna, zato sem vpoklical kar celo skupino ljudi. Odpravili smo se iz Logatca proti Verdu. Na tej relaciji ni bilo večjih težav. Tu pa

tam je bilo kakšno vejevje, ki je segalo v profil proge, kar smo sproti čistili. Iz Verda smo nato napredovali proti Borovnici. V kilometrski legi 594.100–594.400 pa je bilo že čez progo vsaj dvajset dreves. Ležala so kot paličice v igri mikado. Vse je bilo povprek na progi. Želeli smo začeti delati, toda

vrhovi smrek so se že nevarno nagibali proti progi in iz gozda je že bilo slišati pokanje, ko se je lomilo drevje. Zaradi velike nevarnosti sem se odločil, da intervencijo prekinemo, pospravimo vse skupaj in gremo domov. Ko smo se vračali, je za nami čez žice vozne mreže na progo padlo drevo.





Potem ste tam obtičali?

Bilo je res zastrašujoče, ko se vsa drevesa nagibajo proti tebi in ne moreš nikamor uiti. Nismo mogli priti ven. Vse vejevje je bilo na vozni mreži. Nato smo vse to previdno obrezali, in ko je bilo drevo že skoraj čisto porezano, smo ga z vrvo potegnili, da smo lahko ušli. To se je dogajalo prvi intervencijski dan. Potem je prišlo do izpada zvez. V ponedeljek smo odšli na železniško postajo in preko železniškega telefonskega omrežja poklicali vodje, ki so sporočili, da je v tistem trenutku prenevarno hoditi v gozd. Sledilo je približno dva dni zatišja, ko se skoraj nič ni delalo. Mislim, da je bilo 4. februarja, ko je koordinacijo prevzel Simon Kovačič. Prišla je tudi Slovenska vojska, ki je pomagala pri odstranjevanju

vozne mreže. Pri sekanju dreves so nam pomagali upokojeni rudarji iz Zagorja.

Ko ste prejeli klic, da se na železniški progi pojavljajo težave zaradi žleda, ste si predstavljali, da bo tako hudo? Da se bo razvil žled takšnih razsežnosti?

Ne. Že večkrat smo bili vpoklicani zaradi kakšnih vej in podrtega drevesa. Ob vpoklicu sem si mislil, da grem na eno normalno intervencijo, da bom odžagal eno ali dve veji, nato pa domov. Toda leta 2014 je bilo iz ure v uro huje. Prava katastrofa. Česa takega nisem doživel še nikoli v življenju. Moč narave je neverjetna. Težko je bilo vse skupaj verjeti. Še potem ko smo hodili sanirat zadeve, smo skoraj vsako minuto slišali, kako so se lomila

drevesa. Neverjetno, kakšna količina drevja je bila takrat polomljena. Po sanaciji so bili kupi odstranjenega drevja.

Žledolom je močno poškodoval železniško infrastrukturo. Kje je bilo po vašem mnenju najhuje?

Najhuje je bilo v Pivki, kjer je zlomilo vso infrastrukturo električnega omrežja, in na odseku Borovnica-Verd, kjer je bilo ogromno podrutih dreves. Iz Borovnice proti Verdu so šli z gradbenim vozilom, ki ima takšno roko, da so lahko drevesa sproti umikali s proge. Na tem območju se je za sanacijo uporabljala težka gradbena mehanizacija. Delalo je ogromno ljudi. Dejansko vse razpoložljive sile in še več.

Koliko vas je fizično poma-

galo pri sanaciji?

Tako okvirno bi rekel, da okoli 120 ljudi, kar se tiče Sekcije za vzdrževanje prog. Pomagala je tudi Slovenska vojska, gasilci, civilna zaščita, čeprav so imeli intervencije tudi na drugih območjih. Dosti so pomagali pri potnih prehodih, ko ni bilo elektrike in je bilo treba vse opremiti z agregati, da so delovali. Upal bi si trditi, da je bilo v delo vpetih 500 ljudi. Natančnega podatka ne vem.

Omenili ste tudi uporabo gradbene ter strojne mehanizacije ...

Uporabljali smo dvopotni bager, ki lahko vozi po tirnicah, pravimo mu Donelli. Imeli smo tudi drezine s kamionskimi dvigali. To je ta gradbena mehanizacija, ki je potrebna za odstranjevanje podrutih dreves in drogov.

Kaj je predstavljalo največji izziv pri ponovnem vzpostavljanju železniškega prometa na relaciji Borovnica-Pojstojna?

Prva težava, da smo lahko vzpostavili dizelsko vleko, so bila podrta drevesa, ki jih je bilo treba odstraniti iz profila, ter drogoví vozne mreže. Nosilne konzole za napajalni vod so bile vse povešene. To je bilo treba vse stisniti k drogu in privezati z žico, da ni več segalo v profil. Odstraniti je bilo treba tudi vse betonske drogeve med Logatcem in Verdum. Ti so pod težo žleda padli v dolžini enega kilometra. Padli so kot domine. Žice z žledom so bile debele tudi več kot pet centimetrov.

Kateri del železniške infrastrukture je bil najbolj prizadet?

Zagotovo vozna mreža, elektroomrežje. Na tem odseku, kjer ni bilo vozne mreže, so kar nekaj časa vozile samo dizelske lokomotive. Sama sanacija vozne mreže je trajala nekaj let. Nekateri postajni tiri na

postajah Pivka in Prestranek, ki so bili prej elektrificirani, še vedno čakajo na sanacijo.

Žled je ohromil in ustavil železniški promet. Koliko dni po silovitem žledolomu je peljal prvi vlak?

10. februarja 2014 smo z drezino opravili pregled in takrat se je odpisala zopora. Žledenje se je začelo 30. januarja, ko smo imeli prve intervencije na relaciji Prestranek-Pivka. Še bolj intenzivno pa je začelo žlediti 31. januarja. Kot sem že dejal, zopora je bila odpisana 10. februarja in takrat so začele voziti dizelske lokomotive. Ves železniški promet je bil tako prekinjen okoli devet dni.

Kdaj pa so začele voziti električne lokomotive?

Mislim, da je sanacija trajala okoli dve leti. V glavi imam, da so dizelske lokomotive v Borovnici obračale dve leti. Okvirno. Prebivalci Borovnice so bili v tem času do železnice tudi zelo strpni, saj je bil hrup močno povečan.

S kakšnimi težavami ste se soočali pri samem delu in sanaciji?

Najbolj nevarno se je bilo gibati po ledenem terenu. Spomnim se, da sem šel z Rakeka in skoraj do Postojne peš, tla so bila kot ledena ploskev v hokejski dvorani. Srečen in zadovoljen sem, da pri sanaciji ni prišlo do resnih poškodb. Poleg ledenega terena so nevarnost predstavljala tudi še vedno padajoča drevesa. Sanacijo sta nam oteževala teren in težka dostopnost. Vso opremo in ljudi smo prevažali z drezinami. Otežena je bila tudi komunikacija, saj v prvih dneh ni bilo signala. Kljub vsemu smo se potrudili, da je promet čim prej stekel.

Sanacija je kljub težavam stekla hitro ...

Vsako leto delamo načrt borbe



proti zimi. Imamo že vpeljane protokole, ki se jih potem držimo. Če imaš projekcije že narejene, je lažje delati. V takšnih kriznih razmerah točno vemo, kako se odzvati in kdo je koordinator za to in kdo koordinator za ono. Ni bilo zmešnjav. Vodstvo Slovenskih železnic se je tudi dobro in pravilno odzvalo. Mi na terenu pa smo tudi izbrali prave korake. Glede na obseg škode smo zadeve hitro sanirali. Če razdejanja, ki ga je naredil žledolom, ne bi videl, bi težko verjel.

Kako se pripraviti na morebitni žledolom? Ali se da na tako silovit žledolom, kot je bil leta 2014, sploh pripraviti?

Železnice so se že pripravile na takšen scenarij. Postaje smo sanirali s portali (Postojna, Verd, Logatec, Borovnica), na katere je vpeta vozna mreža. Prav tako smo zamenjali betonske drogeve vozne mreže, zdaj so jekleni, okrogli. Teh drogov žled ne more podreti. Lahko sicer pride do pretrganja vozne mreže, kar pa je bistveno lažje sanirati. S tega stališča so Slovenske železnice že naredile vse, kar je možno.

Tako ekstremne ledene ujme, kot je bila v letu 2014, še nisem doživel

Primož Srebot se je v družbi SŽ – Infrastruktura zaposlil leta 2003, potem ko je diplomiral na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani. Ves čas se je dodatno izobraževal in leta 2016 postal magister gradbeništva. V svoji karieri je delal kot pripravnik, referent, strokovni sodelavec, vodja operative in vodja pisarne Službe za gradbeno dejavnost v Postojni. Od leta 2020 je zaposlen v Službi za gradbeno dejavnost v Ljubljani. Trenutno dela kot nadzorni inženir na projektu drugega tira Divača–Koper na trasi od Črnega Kala do Dekanov. Kot nadzorni inženir je zadolžen za objekte spodnjega ustroja, kot so vodohrami za požarno varnost v železniških predorih, odprta trasa in nasipi.

Konec januarja je minilo natanko 10 let od začetka hudega žledoloma, ki je bil najsilovitejši v zadnjih 50 letih. Kako ste ga vi »pričakali«?

Spomini na žledolom so tako močni, kot bi se zgodilo včeraj. Žledenje se je začelo s 30. januarja na 31. januar 2014. Tisti dan sem imel pripravljenost na domu v primeru sneženja/žledenja po Načrtu za zavarovanje železniškega prometa v zimskem obdobju 2013/2014. To je operativni načrt, kako reagirati v primeru sneženja, ekstremnih padavin, kakšni so ukrepi za zagotovitev prevoznosti prog na omrežju JŽI, vsebuje pa tudi seznam članov centralnega operativnega štaba s telefonskimi številkami. Tisti večer se točno spominjam, da me je poklical vodja za operativni štab Postojna, gospod Gabriel Cizl iz Službe za vodenja prometa. Ura je bila 22.30. Telefonski pogovor z njim je potekal glede tega, kam bomo jutraj napotili

delovne ekipe, saj je bil napovedan žled. Potem ko je doma zmanjkalo elektrike, sem ob 22.40 prekinil telefonski pogovor, da sem šel ven preverit vremensko dogajanje. Opazil sem že lomljenje dreves in takoj sem pomislil, da se to ne bo dobro končalo.

In naslednji dan?

Vstal sem ob pol petih zjutraj in vse je bilo ledeno. Na avtomobilu sem imel okoli 10 cm ledu. Vedel sem, da do 7. ure ne bom mogel očistiti avtomobila. Kmalu mi je bilo jasno, da sploh ne bom mogel iti v službo v Postojno, kar sem tudi javil svojemu nadrejenemu, gospodu Igorju Baši. Nato sem začel z reševanjem posledic, ki jih je žledolom povzročil okoli hiše. Videl sem tudi, da so podrti jekleni stebri visokonapetostnega daljnovoda. Slutil sem, da ne prihaja nič dobrega, zato sem bratu rekel, naj gre v Izo lo kupit agregat. Še močneje je

nato žledilo konec tedna. Prav tako sem bil obveščen, da je ustavljen železniški promet na relaciji Borovnica–Pivka. Da sem avtomobil rešil iz ledenega oklepa, sem v nedeljo, 2. februarja, potreboval vsaj pet ur.

Kdaj ste potem šli v službo? Za kaj ste bili zadolženi?

V službo sem šel v ponedeljek zjutraj, torej 3. februarja. V Postojni je vladala prava apokalipsa, bilo je kot v filmu. Polomljena drevesa, ledeni oklep, avtomobili zasneženi in zamrznjeni, kratka, kamorkoli si se obrnil, povsod sam led. Ko sem prišel v pisarno, je bilo zelo hladno, okoli pet stopinj Celzija, saj ogrevanje ni delovalo, ker ni bilo elektrike. Službena vozila pred železniško postajo so bila polna ledu. Sreča je bila, da je bil en avtomobil v garaži. Nujno smo ga uporabili za vožnjo v Pivko, ker smo vedeli, da je tam stanje še slabše kot v Postojni.

Po ogledu železniške postaje v Pivki smo v Ljubljano sporočili poškodbe stebrov, konzol, vozne mreže, ki so klonili zaradi žleda, in da bo železniški promet prekinjen, dokler ne bodo znana sanacijska dela za odpravo. Spomnim se, da se je tega dne v prometnem uradu v Pivki odvijal krizni sestanek, kamor so prišli tudi takratni ministri slovenske vlade. Prišel je minister za promet Samo Omerzel, minister za obrambo Roman Jaklič, takratna predsednica vlade Alenka Bratušek, vodstveni delavci SŽ (gradbena dejavnost, vodenje prometa, SVTK, EE) in generalni direktor SŽ Dušan Mes. Tam je bilo tudi dogovorjeno, da bodo pri odpravi posledic žleda poleg skupine SŽ pomagali še ŽGP, Tegrad, vojaki Slovenske vojske, zunanji izvajalci – sekači itd. Za glavno koordinacijo s strani vodstva SŽ je bil zadolžen Simon Kovačič. Ob vrnitvi v Postojno sem imel

nalogo, da poročam svojemu nadrejenemu, kakšna škoda je železniški postaji Prestranek in koliko zunanjih sekačev potrebujemo za odstranitev podrtega drevja. Po ogledu na A strani postaje sem ocenil, da tega ne bomo rešili v kratkem času, ker je toliko podrtega drevja, da je bilo nevarno iti naprej proti Postojni in da je treba imeti posebno vršno tehniko. Prišlo je do spremembe načrta. Nujno sem moral v Postojno, ker sem koordiniral delo pri odstranjevanju polomljenih vej v drevoredu pri železniški postaji v Postojni. Treba je bilo urediti varno in dostopno pot do železniške postaje. Pri odstranjevanju polomljenih vej in dreves so nam pomagali avstrijski gasilci. Za odvoz polomljenega in razrezanega vejevja so nam s tovarnjakom pomagali zaposleni z Darsa. Po zaključku sanacije drevoreda v Postojni mi je bilo dodeljeno, da koordi-



niram odstranjevanje posledic na A strani železniške postaje Prestranek, ker da prihaja še ena dodatna ekipa zunanjih sekačev. Tam je bilo mnogo dreves, ki so klonila pod težo ledu. Ko smo rešili zadevo pri Prestranku, sem sprva mislil, da je bilo podrto drevje samo na tem območju. Ko smo se pomaknili tristo metrov naprej, se je ponovila ista zgodba. Spet polno polomljenih dreves na vozni mreži. Drugače nam je pri ostalih odsekih pri odstranjevanju podrtega drevja pomagal ŽGP z bagrom Donellijem.

S kakšnimi izzivi ste se soočili pri sami koordinaciji dela?

Ni bilo mobilnega signala ali pa je zelo slabo deloval. Deloval je železniški sistem ŽAT. Zdelo se mi je, kot da smo se ponovno vrnili v devetdeseta leta prejšnjega stoletja. V delovni pisarni smo imeli okoli pet stopinj Celzija, saj gretje ni delovalo. Sedeli smo v bundah in kapah. Biti v mrzli pisarni in nato na terenu na mrazu je zelo mučno. V pisarnah smo pripravljali operativne načrte za sanacijo, da so stvari tekle tako, kot morajo. Bilo je ogromno usklajevanj, kam poslati ekipe, drezine, delovne stroje, kdo bo delal ponoči, kdo bo potreboval počitek itd. Nato je Služba za SVTK v prostorih Železniške postaje Postojna, kjer so drugače telekomunikacijske naprave, uredila delovni prostor z internetom, da smo lahko imeli dnevno komunikacijo z Ljubljano in da smo imeli »odprto okno v svet«. Pomembno je bilo, da smo bili informirani, kaj se vse dogaja. Prav tako smo se s takšnim žledolomom ukvarjali prvič.

Prej ste omenili, da so vam pomagali tudi avstrijski gasilci. Ali vam je pomagal še kdo drug?

Pri posledicah odprave žledoloma so nam prišli pomagat tudi premikači iz Kopra (SŽ – Tovor-

ni promet), ŽGP, Tegrad, vojaški Slovenske vojske, rudarji iz Zasavja, gasilci, civilna zaščita, zunanji izvajalci – sekači, Dars s tovornjakom in še bi lahko našteval. Ob tem sem bil tudi zadolžen, da sem za vse, ki so pomagali, uredil malico in napitke.

Se spomnite, za koliko ljudi ste naročali malice?

Bilo je visoko število. Ne vem točno, toda več kot 400.

Ste si lahko predstavljali, da bo žled pustil takšno opustošenje?

Ne, nikakor. Še nekaj dni prej je bilo lepo vreme. Žled se je pojavil dejansko z danes na jutri. Nikakor si nisem mogel predstavljati, da bo konec tedna grozljivka. Spomnim se, da je v preteklosti na območju Pivke in Postojne že žledilo, na prehodu iz leta 1995 v leto 1996, ko sem obiskoval še srednjo šolo. Tako ekstremnega ledenega dežja, kot je bil v letu 2014, pa še nisem doživel.

Delali ste tudi popis škode na železniški infrastrukturi.

Popis škode smo delali od Borovnice do Pivke. Pri prvih ogledih sem imel za varno hojo na nogah tudi dereze. Prvi cilj je bil, da vzpostavimo prevoznost za promet. Na postaji v Borovnici se je zaradi tega naredila tudi pregledna jama za pregled dizelskih lokomotiv. Glede popisa škode sem bil zadolžen tudi za celotno slikovno gradivo. V spomladanskem času smo skupaj z zavarovalnico delali preglede odsekov proge za dokončno sanacijo. Največ škode je bilo na elektroomrežju, vozni mreži in stebrih. Kasneje je bila moja naloga, da sem o škodi moral obvestiti tiste lastnike gozdov, v katerih je bilo treba izvesti posek nevarnega drevja. Obvestil sem okvirno 300 lastnikov. Nekateri glede nevarnega polomljenega drevja niso komplicirali, medtem ko so nekateri gozili z odvetniki.

Kateri del infrastrukture je bil najbolj poškodovan?

Vozna mreža, konzole in stebri v celoti. Ranljive so bile železniške postaje, ker so se zvile konzole pod težo ledu in določeni odseki odprte proge zaradi podrtega drevja. Zdaj so na postajah Postojna, Logatec, Verd in Borovnica postavljene portalne konstrukcije, ki bolj kljubujejo vremenskim težavam. V današnjem času so vremenske ujme vedno bolj

“ Takšne izkušnje, kot sem jo doživel leta 2014, ne bi želel več doživeti. Ko smo bili na intervenciji na odseku železniške proge Postojna–Prestranek, je bilo strašno poslušati zvoke drevja, ki poka pod težo ledu.



ekstremne in portalne konstrukcije so pametna pridobitev. V gradbenem stilu bi rekel, da so odporne in stabilne. Tudi v primeru potresa.

Vlakovni promet je bil zaradi žleda ohromljen. Ali so bili uvedeni tudi nadomestni avtobusi?

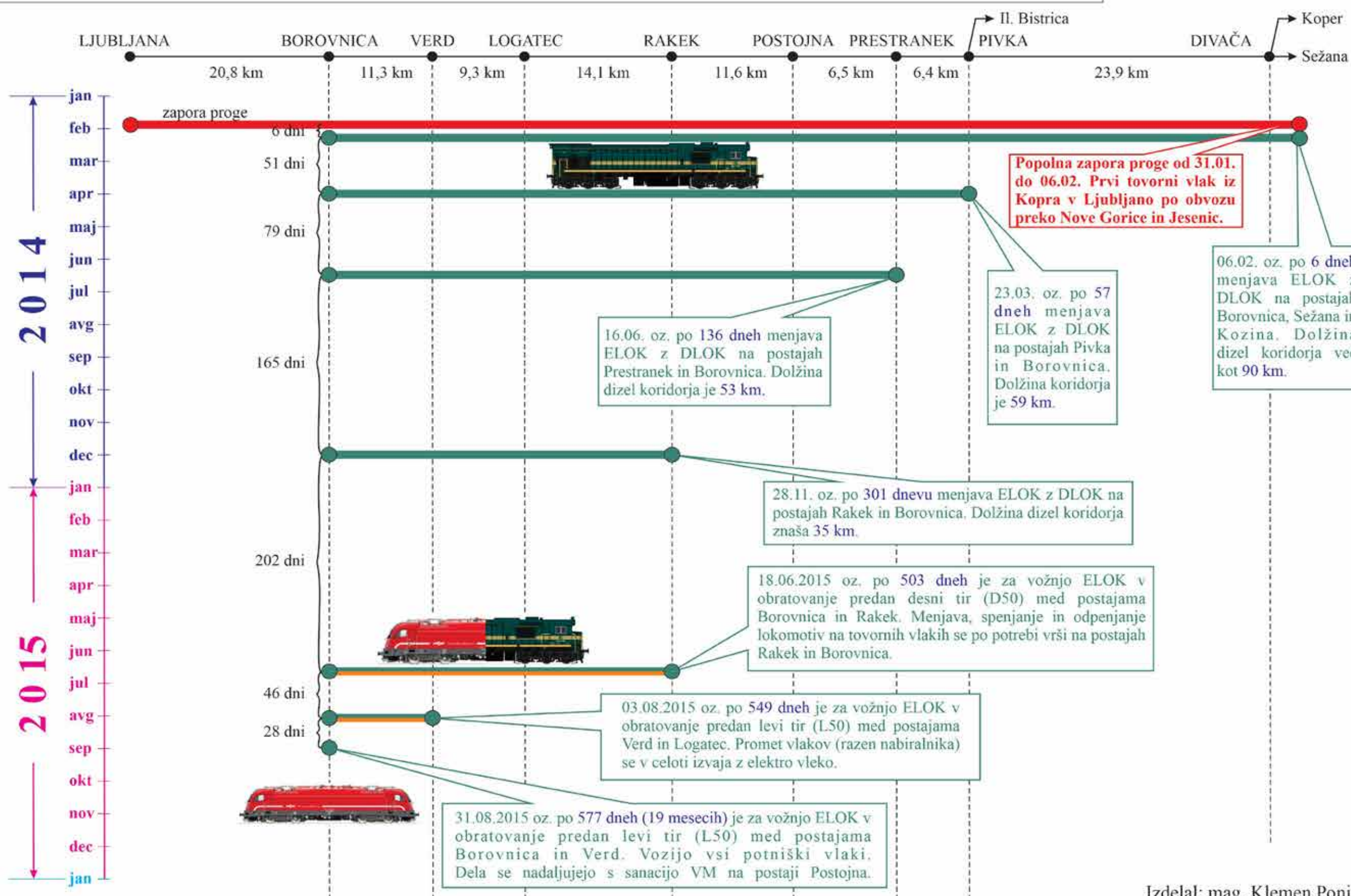
Da, namesto potniških vlakov so vozili avtobusi. Ko so začeli avtobusi voziti, sem bil zadolžen, da na Železniški postaji

Postojna odstranimo vse ledene sveče. Ledene sveče so v dolžino merile tudi do dva metra in so za zaposlene in potnike predstavljale veliko nevarnost. Pri odstranjevanju so nam pomagali tudi gasilci in zunanji izvajalec, ki je imel tovorno vozilo z dvizžno košaro.

Beseda žledolom je sestavljena dveh besed. Led in lomiti. Na kaj pa beseda žledolom spominja vas?

Takoj se spomnim na film z naslovom Dan pojutrišnjem (zgodba prikazuje katastrofalno spremembo podnebja na Zemlji ter prinese novo ledeno dobo). Takšne izkušnje, kot sem jo doživel leta 2014, ne bi želel več doživeti. Ko smo bili na intervenciji na odseku železniške proge Postojna–Prestranek, je bilo strašno poslušati zvoke drevja, ki poka pod težo ledu. Slišati je bilo, kot bi nekdo streljal s topom. Drugače se je to najbolj slišalo zvečer, ko je bilo vse mirno.

Sanacija vozne mreže na progi Ljubljana-Sežana zaradi žledu, februar 2014



Izdelal: mag. Klemen Ponikvar (2015)

Žledolom je največ poškodb povzročil na vozni mreži



Robert Šantelj je po poklicu inženir elektroenergetike in na železnica deluje že 37 let. Njegovo delo je povezano z vzdrževanjem vozne mreže. V času žledoloma 2014 je bil vodja vzdrževanja vozne mreže Pivka. Po srcu ni samo železničar, ampak tudi prostovoljni gasilec.

aši spomini na prve dni žledoloma leta 2014?

Če me spomin ne vara, mislim, da je začelo žlediti že 30. januarja. Prva drevesa so začela padati na progi Pivka–Ilirska Bistrica 31. januarja zjutraj, v bližini Pivke, in ko smo tisto sanirali, se je začelo podrto drevje pojavljati povsod – od postaje Pivka do Prestranka in tako dalje proti Borovnici. Najprej je vozno mrežo vrglo dol na Železniški postaji Prestranek in zvečer še na Železniški postaji Pivka. Konzole z opremo in žice so ležale kar po tleh. Vozno mrežo je žled poškodoval najprej na stranskih tirih, saj so bile tam najdaljše konzole. Pod težo žleda se je podrl en drog vozne mreže na postajah Pivka, Postojna in Rakek. Podrta drevesa so poškodovale vozno mrežo na progah Rakek–Logatec, Logatec–Verd–Borovnica, kjer se je podrlo veliko drogov vozne mreže z opremo, ki so poškodovali vozni vod.

Kje je žled najbolj udaril?

Na območju proge Postojna–Prestranek–Pivka, na delih proge Postojna–Rakek–Logatec. Ko smo šli tisti dan na intervencijo na progo Pivka–Prestranek–Postojna, so bile ledeni sveče, ki so visele z žic, dolge od 20 do 40 centimetrov. Zadeve smo prvi dan reševali že od jutra in tudi nekaj ponoči, toda vse več je prihajalo do lomljenja in padanja dreves na progo. Težko se je bilo prebiti nazaj do postaje. Umakniti smo se morali, ker je postajalo vse bolj nevarno. V naslednjih dneh (konec tedna) je bilo že vse po tleh in žledenje še ni nehalo, zato smo imeli v Pivki v ponedeljek, 3. februarja, kri-

zni sestanek. Na sestanek sta prišla tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes ter tedanji minister za obrambo RS Roman Jakič in pogovorili smo se o situaciji ter naredili načrte, kako naprej.

Situacija je bila res težka in zahtevna. Povsod led. Podrta drevesa. Težek teren. Kako ste se potem organizirali?

Sprva je bil načrt, da bi se led tolkel. Glede na moje izkušnje sem že takoj povedal, da to ne bo šlo in res ni šlo. Šli smo poskusit na postaji Pivka, kjer so bili vsi prisotni, vendar se je takoj videlo, da tako ne gre.

In kaj ste naredili potem?

Tisti led, ki smo ga lahko, smo šli s TMD in ga tolkli s palicami. Toda ledeni oklep na žicah je bil enostavno predebel. Radij debeline ledu na žicah je bil tudi pet centimetrov. Nekje več in nekje manj. Ledene sveče so bile dolge tudi 40 centimetrov. Potem, ko se je žledenje umirilo, smo s proge začeli umikati vse, kar je pač ležalo na progi. Drogovi, žice, drevje. Ko je vreme začelo popuščati, pa je ves led začel padati dol.

Rekli ste, da ste že imeli izkušnje. Pa ste si predstavljali žled v takšnem obsegu?

Ne, nikoli, kdo bi si mislil, da bo tako, kot je potem bilo. Bilo je katastrofalno. Saj je bil včasih tudi žled in tudi pol po tistem žledu 2014 je žledilo. Spomnim se, da je enkrat žledilo na Železniški postaji Koper tovorna. Samo tam in nikjer drugje. Žledilo je tudi v manjših odsekih in je trajalo največ dan ali dva. Ne pa tako kot leta 2014, ko je to kar trajalo. Ne spomnim se,

da tako dolgo vlaki ne bi vozili zaradi žleda. Mislim, da je bil vlakovni promet z dizelskimi lokomotivami sproščen približno osmi dan po začetku žledenja.

Najbolj poškodovana je bila vozna mreža. Najprej ste jo želeli rešiti s tolčenjem, pa ni uspevalo ...

Ne, tolčenje ni pomagalo. Vsa oprema vozne mreže, ki je bila v dolžini čez dva tira, je padla po tleh. Če so bili prečni nosilci daljši kot dva tira, je vse popustilo. Vse je bilo polomljeno na Železniških postajah Pivka, Prestranek, Postojna, in Logatec. Delno je bila poškodovana tudi postaja Rakek. Na relaciji od Pivke do Borovnice je bila vozna mreža zelo poškodovana. Celotno smo odstranili in naredili vse na novo na Železniški postaji Postojna, na železniški postaji Logatec in na Železniški postaji Verd ter na progovnem odseku Logatec-Verd-Borovnica. Na Železniških postajah Pivka in Prestranek smo na novo postavili nekaj drogov, ter vgradili vso novo nosilno in izolacijsko opremo ter nov vozni vod. Na progovnem odseku Prestranek-Pivka smo zamenjali samo vozni vod, nosilna in izolacijska oprema sta ostali stari saj nista bila poškodovani. Na progovnem odseku Postojna-Prestranek smo postavili nekaj novih drogov, zamenjali nosilno in izolacijsko opremo ter nov vozni vod. Na progovnem odseku Postojna-Rakek-Logatec pa smo samo popravili poškodovano vozno mrežo.

Na progovnem odseku Logatec-Verd-Borovnica so stali še betonski drogov in ko je eden popustil, je za sabo potegnil še druge. Med Logatcem in Borovnico je bila še ena težava, saj je bilo veliko snega in je obtežitev snega naredila svoje. Vozno mrežo je močno poškodovalo drevje, ki je padalo nanjo. Drevje se je podrlo in je za sabo potegnilo en drog in ta je za sabo potegnil celo polje. Na takšnih

mestih je bila tudi dostopnost otežena. Porabili smo kar nekaj časa, da smo vse odstranili in prišli skozi. Odstranjevalo se je z obeh strani proge, ena skupina je odstranjevala s postaje Borovnica proti postaji Verd, druga skupina s postaje Logatec proti postaji Verd, saj prog ni bila prevozna niti prehodna v nekaterih odsekih.

Kaj je bil prvi cilj sanacije?

Samo umikati oziroma odstranjevati ter počistiti vse, kar je bilo porušenega na progi, da bi se čim prej ponovno vzpostavil promet z dizelskimi vlaki. Ves železniški promet na relaciji Koper-Borovnica je stal. Promet iz Luke Koper je obstal. Prvi cilj je bil, da se proga uredi do te mere, da bodo lahko peljali prvi vlaki. Na tem smo delali noč in dan. Poškodovano vozno mrežo nam je s proge pomagala odstranjevati tudi Slovenska vojska. S takratnim vodstvom Slovenskih železnic smo nenehno komunicirali, tako da je bilo o poteku napredovanja čiščenja proge ves čas obveščeno in da so zadeve potekale normalno glede na situacijo. Tako so lahko v vsakem trenutku medijem posredovali pravilne podatke. Glede na to, da smo se prvič soočali s takšnim žledolom, smo sanacijo izvedli profesionalno. V veliko moralno podporo in pomoč nam je bilo tudi takratno vodstvo Slovenskih železnic. Njihova prisotnost nam je takrat veliko pomenila, saj smo se takoj dogovorili, kaj potrebujemo, in to tudi dobili. Ves čas so bili z nami generalni direktor Dušan Mes, takratni vodja službe za EE in SVTK Franc Klobučar ter vodja Službe za gradbeno dejavnost Simon Kovačič. Vsem se zahvaljujem za res konstruktivno sodelovanje v dani situaciji.

Torej so bile stvari operativno zelo dobro organizirane? Na dano situacijo so bile, saj

se ni nikoli do tedaj še nobeden srečal s podobnim. Seveda bi se dalo nekatere stvari izboljšati, ampak po vojni so vsi generali. Koordinator med vodstvom, nami in ostalimi službami, ki so sodelovale pri sanaciji, je bil Simon Kovačič, z njim sem komuniciral tudi sam. Na terenu sem v dnevnem času vodil sanacijo vozne mreže jaz, v nočnem času pa moj pomočnik Tomaž Česnik. Koordinirati smo morali skupine delavcev, saj so nam hodili pomagat s takratnih nadzorništev vozne mreže Maribor, Zidani Most in Ljubljana. Pri teh koordinacijah z nadzorništvi vozne mreže nam je bil v veliko pomoč vodja operative vozne mreže v Ljubljani Vinko Trojer. Za samo obnovo vozne mreže pa sem operativno na terenu skrbel jaz.

Kako je potekala sanacija vozne mreže pod vašim vodstvom?

Najprej smo posredovali tako, da smo vse, kar je bilo podrto in poškodovano, odstranili. Delali smo sistemsko. Najprej je prišlo na vrsto tisto, kar je ležalo po tleh. Ena ekipa je šla z ene strani in druga ekipa z druge strani, ker se na relacijo Borovnica-Verd-Logatec ni dalo priti. Delavci iz nadzorništev Maribor, Zidani Most in Ljubljana so večinoma na progo hodili iz Borovnice, mi pa smo zadeve reševali iz Pivke in Postojne proti Verdu. Na vsaki strani je bilo več skupin. Vsak dan. Ponoči in podnevi. Pri samem delu je sodelovalo ogromno ljudi. Sprva smo odstranjevali vozno mrežo z glavnih tirov, stranski so prišli na vrsto kasneje, saj je bilo pomembno, da smo sprostili glavne tire. Prva postaja, ki smo jo sanirali tako, da je lahko prišel vlak iz Divače, je bila Železniška postaja Pivka. In nato se je šlo z elektrifikacijo počasi postopno gor proti Ljubljani: proga Prestranek-Pivka, na novo proga Postojna-Prestranek. Na koncu so se obnavljale železniške

“ V prvih dneh je bila velika nevarnost lomljenja dreves in vozne mreže. Nikoli nisi vedel, kdaj in kje bo kaj popustilo. Prav slišati je bilo, kako železo poka in pod silo ledu popušča. Naj se takšen žledolom, kot je bil leta 2014, nikoli več ne ponovi.

postaje. Največ časa je trajala vzpostavitev vozne mreže med Logatcem in Borovnico. Na zadnje se je na novo elektrificirala Železniška postaja Postojna, to pa zato, ker sta bila začasno elektrificirana dva glavna tira in je potekal promet z električnimi lokomotivami po teh dveh tirih.

Kaj vse je bilo sanirano?

Najprej Železniška postaja Pivka, saj je bilo vse uničeno, razen drogov vozne mreže. Ko smo na novo elektrificirali štiri tire, so vlaki z električnimi lokomotivami vozili do postaje Pivka, naprej pa z dizelsko lokomotivo. Na relaciji Pivka-Prestranek je bil potegnjen nov vozni vod, saj so bili vodniki zaradi teže ledu močno valoviti. V Prestranku se je na novo elektrificiralo šest tirov, saj je bilo vse poškodovano. Vgradili smo novo nosilno in izolacijsko opremo ter nov

vozni vod. Tako so do danes ostali na teh dveh postajah elektrificirani samo ti tiri. Prav tako je vse na novo narejeno na relaciji Postojna-Prestranek, drogovci so ostali večinoma stari, nekaj pa smo postavili novih. Železniške postaje Verd, Logatec in Postojna so bile obnovljene v celoti. Nosilne konstrukcije so izvedene z drogovi in s portalnimi gredami, to pa zato, da ne bi bile po postajah daljše konzole kot čez dva tira. Med Rakekom in Logatcem so bili obnovljeni samo tisti odseki, ki so bili poškodovani. V celoti temelji, drogovci, nosilna in izolacijska oprema ter ves vozni vod smo na novo naredili tudi na postaji Logatec, na odseku Logatec-Verd in na odseku Verd-Borovnica. Od Borovnice naprej večjih poškodb vozne mreže ni bilo, popravljene so bile zgolj žice.

S kakšnimi izzivi ste se soočali pri sanaciji?

V prvih dneh je bila velika nevarnost lomljenja dreves in vozne mreže. Nikoli nisi vedel, kdaj in kje bo kaj popustilo. Prav slišati je bilo, kako železo poka in pod silo ledu popušča. Moja navodila so bila, da delo ne sme potekati neposredno pod vozno mrežo, v območju dreves, saj lahko v vsakem trenutku material popusti ali se podre drevo. To se je kasneje tudi dogajalo. Ob tem moram povedati, da kljub zahtevni sanaciji v tem času ni bilo nobenih resnih poškodb. To je bila velika zmaga.

Ste pri obnovi vozne mreže uporabili kakšne inovacije?

Da. Na železniških postajah so bile postavljene portalne grede, ki jih prej ni bilo na Slovenskih železnicah. Prve portalne grede smo postavili na Železniški postaji Logatec. Prednost portalnih gred je ta, da naj bi bile odporne na vreme oziroma, da vremenski ekstremi naj ne bi imeli večjega vpliva. Projektirane so tako, da naj

ne bi pod nobenimi pogoji popustile. V primeru morebitnega žledoloma večjega obsega bi portalne grede zdržale vse sile ledu. Žica seveda lahko popusti, toda kovinska oprema ne bi smela. S portalnimi gredami je tudi lažje regulirati, če na primer pride do premikov tirov ...

Se morda spomnite, kateri dan po žledolomu je bil ponovno vzpostavljen železniški promet?

Ne vem točno. Bilo je približno osem dni po začetku žledenja, ne vem točno, ali četrtek, 6. februarja, ali petek 7. februarja. Pred odprtjem proge za dizelsko vleko, smo šli z drezino na ogled med Postojno in Logatcem. Z nami so se peljali generalni direktor Dušan Mes, takratni generalni sekretar Slovenskih železnic Robert Rožič ter takratni vodja službe za EE in SVTK Franc Klobučar. Peljali smo se proti Logatcu in si ogledali, kakšno je stanje na progi in ali je primerno za ponovno vzpostavitev prometa.

Mislim, da smo meseca aprila vzpostavili vozno mrežo na postaji Pivka, od koder so nato do Borovnice vozili z dizelsko vleko. Prej so vozili z dizelsko vleko iz Sežane. Ko smo elektrificirali postajo Prestranek in začasno postajo Postojna, pa je začela do Rakeka voziti elektro vleka, naprej do Borovnice pa dizelska vleka. Ponovno uvajanje elektro-vleke je potekalo postopno, toda glede na razdejanje, ki ga je pustil žledolom, vseeno hitro. Elektro-vleka je bila na progovnem odseku Rakek-Logatec-Verd-Borovnica vpeljana konec leta 2016.

Prišla sva do konca intervjuja, bi morda še kaj dodali.

Naj se takšen žledolom, kot je bil leta 2014, nikoli več ne ponovi.

Ljudje si moramo v kriznih časih pomagati

U

Roman Kostanjevec živi v Bistri. Po duši je športnik in se še vedno udeležuje mednarodnih tekmovanj v streljanju z lokom. Na železnicah dela 30 let in opravlja delo progovnega čuvaja. V času žledoloma je deloval kot progar.

darila je ledena ujma. Kako ste preživel prve dni?

Iz Bistre sem v službo v Borovnico hodil peš. Bilo je dejansko peklensko. Še danes komaj verjamem, da je to povzročila narava. Kar se tiče železniške infrastrukture, smo hitro začeli odstranjevati napake. Jaz sem bil v delovnem stroju skupaj z električarji in iz nosilne košare žagal drevje ter reševal, kar se je dalo rešiti. Bilo je dokaj nevarno, saj si moral vedno paziti, da prerezano drevje ne bo udarilo nazaj. Proga sama je bila v redu, vozna mreža pa ne. Vse drevje je namreč viselo na žicah. Spomnim se, da sem odžagal eno veliko češnjo, ki jo je vrglo v zrak. Drogovi za elektrovod so od pritiska padali kot domine. Res neverjetno.

Koliko je bilo ledu?

Snega je bilo nekaj, mraz je bil. Optični kabel je bil zaradi žleda trikrat, če ne petkrat debelejši. Toliko ledu se je nabralo. Zagotovo ga je bilo vsaj šest centimetrov. Spomnim se, da je bil v Borovnici parkiran vlak z avtomobili BMW. Ledu je bilo toliko, kot bi se čez vozila naredil oklep. Na avtomobilih je bilo vsaj pet centimetrov ledu, bili so popolnoma zaledeneli. To moraš doživeti in videti, da lahko verjameš. Ampak je bilo resnično tako.

Rekli ste, da ste doma iz Bi-

stre. To območje in dol proti jugu je znano, da se je v preteklosti že pojavljal žled. Ali se morda spomnite, da bi bil kdaj takšen žled, kot je bil leta 2014?

Ne, nikoli, pa živim v Bistri že 50 let. Tudi mraz je bil drugačen kot mraz, ki ga poznamo. Še vedno težko verjamem, da je to povzročila narava.

Žled je bil resnično silovit ...

Sila žleda je bila takšna, da je krivilo železje. Lomilo je daljnovode od Vrhnike proti Zaplani. Vse je ležalo po tleh.

Kje je bilo najhuje in katero železniško infrastrukturo je žled najbolj prizadel?

Menim, da je žled najbolj udaril od Borovnice proti Verdu in nato proti Postojni. Največjo škodo je naredil na vozni mreži.

Žledolom je naredil veliko škode. Ljudje so ponekod ostali brez elektrike. Prevoznost cest je bila omejena ... Kakršna koli medsebojna pomoč je prav prišla ...

Na večer, ko je začel padati ledeni dež, smo se s prijatelji vračali z rekreacije. Še sreča, da smo imeli s seboj motorno žago, drugače ne bi prišli domov. Ko smo prišli v Bistrico, je bilo parkirišče polno avtomobilov. Ljudje niso imeli kam, saj so bili zaradi žleda ujeti. V svojo hišo sem tisto noč vzel dvajset

ljudi, da smo se zagreli ob kaminu. Naslednje jutro, ko je bila prevoznost cest urejena, so šli svojo pot naprej. Ljudje si moramo v kriznih trenutkih med sabo pomagati.

Kako je potekala sanacija? Kako ste se organizirali pri delu?

Glede na razsežnosti žledoloma smo progo za dizelsko vleko vzpostavili zelo hitro. Pri sami sanaciji je sodelovalo ogromno ljudi. Za Borovnico lahko rečem, da smo bili aktivni vsi zaposleni. Nam so se pridružili tudi zuna-

nji gozdarji. Pri odstranjevanju dreves smo si pomagali z Donelijem, to je delovni stroj, ki lahko vozi tako po cesti kot po tirih. Ko je žled popustil in smo očistili progo, smo morali na novo narediti temelje, drogeve in ostalo, da smo lahko ponovno vzpostavili vozno mrežo. Organizacija dela je bila dobro vodena, zato smo lahko stvari tako hitro sanirali. Delo je bilo razdeljeno po rajonih. Imeli smo tudi srečo, da nam po ledu ni bilo treba hoditi peš, da smo se po železnici premikali z drezinami, ki vozijo na dizelsko gorivo.

“

Ljudje si moramo v kriznih časih pomagati.



Količina nabranega ledu je bila ekstremna, posledice prav tako

Vinko Trojer je obiskoval srednjo šolo za poklic strojevodje in kasneje nadaljeval študij na Fakulteti za elektrotehniko v Ljubljani. Kot štipendist je prvo službo nastopil na Sekciji za elektroenergetiko Ljubljana, kjer se je kasneje specializiral za področje voznega omrežja, in to delo rad opravlja še danes. Prosti čas najraje preživi v naravi ali ob dobri knjigi.

Najsilovitejši žledolom v zadnjih petdesetih letih se je zgodil leta 2014. Kako ste doživljali tiste dni?

Prvi spomin na uničujoče žledenje sega v čas, ko so se prve ledene kapljice oprijemale kontaktnih vodnikov voznega voda in ovirale električno vleko. Zaradi slabega stika med drsalno odjemnika toka in kontaktnim vodnikom je že v četrtek zvečer, nadaljevalo pa se je v petek, prišlo do več prežigov kontaktnega vodnika. Naslednji prizor je iz sobote, ko je bilo med pogovorom z delavci iz Nadzorništva vozne mreže Logatec v ozadju slišati zastrašujoče pokanje dreves. Takrat so še skušali odstraniti podrti drevesa med Logatcem in Verd, nato je bil odrejen umik na varno. Živ je spomin na izpad električne energije širom Slovenije, nedelovanje telefonskih omrežij. In potem ponedeljek, ko so se razkrile katastrofalne posledice žledoloma.

Ste si lahko predstavljali, da bo žledolom povzročil takšno razdejanje in tako močno ohromil železniški promet? Ne, najbrž si tega ni pred-

stavljal nihče. Količina nabranega ledu je bila ekstremna, posledice prav tako.

Kako so se Slovenske železnice v prvih dneh ledenega pojava odzvale?

Predvsem preudarno. Na delih proge, kjer so bile manjše poškodbe, je bil cilj, da se čim prej vzpostavi električna vleka, na območju med Pivko in Borovnico pa da se vzpostavi prevoznost proge za dizelsko vleko, to je vzpostavitev svetlega profila. Aktivirale so se vse razpoložljive sile, pomagala je vojska.

Kakšno vlogo ste imeli pri sanaciji in odpravi posledic žledoloma?

V prvih dneh sem usklajeval dela enot voznega omrežja. Glavnina del se je nanašala na vzpostavitev prevoznosti proge Pivka-Borovnica, kjer so se ekipe iz vse Slovenije dan in noč prebijale iz Pivke proti Postojni, iz Borovnice proti Verdu, iz Logatca v smeri Postojne in proti Verdu. Po petih dneh, v petek, je preboj uspel. Odstranjevanje žleda s kontaktnih vodnikov in odstranjevanje podrtih dreves



je bilo potrebno tudi na drugih območjih, a v neprimerljivo manjšem obsegu. Kasneje sem sodeloval pri vseh fazah obnove voznega omrežja. Od popisa nastale škode, zasnov in načrtovanja obnove in same izvedbe. Dela so potekala vse do leta 2016.

Kateri so bili glavni izzivi in omejitve pri obratovanju železnic med žledolomom?

Največjo težavo so predstavljala podrti drevesa, ki so potrgala vodnike voznega omrežja, poškodovala nosilce voznih vodov, na najhujšem delu med Logatcem in Borovnico pa je prišlo tudi do porušitve skoraj vseh nosilnih konstrukcij, drogov voznega omrežja.

Kateri preventivni ukrepi bi lahko zmanjšali vpliv žledoloma na železniški promet?

Prvi in najpomembnejši ukrep je odstranitev vseh dreves, ki ob podrtju lahko padejo na progo. Drugi je dimenzioniranje elementov voznega omrežja z upoštevanjem dodatne obtežbe zaradi žleda. Predvsem pri nosilnih konstrukcijah in nosilcih voznih vodov. Tretji pa je postopek gretja vodnikov voznega omrežja za preprečevanje nabiranja oziroma taljenja žleda.

So bile pri obnovi morda uporabljene kakšne inovacije ali nove tehnološke rešitve?

Po žledolomu smo prvič v Sloveniji uporabili mostne konstrukcije za nošenje vozne mreže. V

Postojni, Borovnici in Verdu. Danes je to že uveljavljena rešitev, uporabljena praktično na vseh postajah, ki so bile po žledolomu predmet nadgradenj. Uvedba te rešitve je bila nujna, saj nismo več dovolili vgradnje dolgih nosilcev voznih vodov preko več tirov, kajti prav nobeden ni zdržal obtežbe žleda. In gretje vodnikov voznega omrežja je bilo prvič izvedeno prav ob žledolomu.

Kje je žledolom najbolj udaril?

Najdebelejši ledeni oklep je bil med Pivko in Borovnico. Žledilo je sicer tudi na drugih območjih, a v mnogo manjšem obsegu. Poškodbe voznega omrežja so bile največje na postajah Pivka, Prestranek, Postojna, Logatec, Verd, ker dolgi nosilci voznih vodov niso zdržali obtežb zaradi žleda, in na odsekih odprte proge Borovnica-Verd in Verd-Logatec zaradi padca dreves na vozno omrežje.

Kje so bile težave največje?

Na istih odsekih. Železniški promet je bil več dni prekinjen. Kasneje pa se je lahko odvijala samo dizelska vleka. Ponovna elektrifikacija proge je potekala postopoma iz Pivke proti Borovnici. Najprej postaja Pivka, nato do Prestranka, nato do Rakeka, predzadnja etapa je bila elektrifikacija enega tira do Borovnice.

Se je možno pripraviti na nov žledolom ali je to vremenski pojav, pri katerem je to skoraj nemogoče?

Žledenje, naraven pojav nabiranja ledu na ohlajenih površinah, težko, sploh pa ekonomsko upravičljivo, preprečimo s segrevanjem ali posebnimi premazi. Lahko pa omilimo nastalo škodo s preventivno odstranitvijo dreves, ki ob podrtju lahko ogrožajo progo, in z vgradnjo novih elementov s povečano odpornostjo proti žledolomu. Pravočasno odstranjevanje žleda, tudi z gretjem vodnikov voznega omrežja, prav tako bistveno prispeva k zmanjšanju škode.

V času žledoloma je bilo delo dobro organizirano

Zoran Gavranič je zaposlen na železnica od leta 1988. Od leta 1990 opravlja delo progovnega čuvaja. Železnico ima v srcu že od mladih let, saj je bil ponosen železničar tudi njegov oče.



Kako se spominjate žledoloma iz leta 2014?

Vem, da je padal dež. Tudi mediji so napovedovali, da bi lahko na nekaterih območjih začel nastajati žled. Dež bo zmrzoval, je bilo rečeno, toda nihče si ni mislil, da bo tako uničujoče. Spomnim se iz svojih mladih dni, da je včasih kaj malo žledilo, toda ne tako kot leta 2014. V službo sem se tistega dne z vlakom odpravil do Borovnice in že takoj je bilo opaziti led. Kolikor se spominjam, so vlaki v času žledoloma vozili samo do Borovnice. Delavci smo se od

tam dalje na sanacijo odpravili z Donellijem, delovnim strojem. Iz Borovnice proti Verdu po levem tiru. Delavcev je bilo ogromno, od električarjev, sekačev in tako naprej. Tiste prve dni smo se iz Borovnice do Verda vozili cel dan. Celotna železniška mreža je bila namreč prekinjena. Šele nekje osmi, deveti dan po žledu so nato do Postojne in dalje znova vozili vlaki.

Pomagali ste pri sanaciji poškodovane železniške infrastrukture ...

Nekaj dni po intenzivnem žle-

denju smo začeli odstranjevati drevesa in vozno mrežo. Dokler je močno žledilo, to ni bilo možno. Na progi so bila podrtja drevesa, drogovi, kabli. Iskali smo rešitve.

Kako je potekalo delo?

Najprej so šli na delo električarji, delavci vozne mreže. Vozno mrežo so morali rezati in žagati z brusilnikom, saj jo je bilo treba v celoti odstraniti. Ob tem se je s pomočjo delovnega stroja odstranjevalo tudi drevje. Tiste prve dni je potekala groba sanacija, če lahko tako rečem, saj je bilo treba čim prej vzpostaviti železniški promet. Kar se tiče relacije Borovnice-Verd, smo drevje in ostalo poškodovano infrastrukturo odstranili v enem dnevu. Fina dela so prišla na vrsto kasneje. Delo je bilo težavno, saj je bilo vse zaledenelo, ampak zadeve smo morali rešiti.

Dejali ste, da je bilo težavno. Kaj je bilo pri delu najtežje?

Najbolj težko je bilo, ker je bilo vse ledeno. Vse, kar si prijel v roke, je bilo mrzlo. Človek ne more imeti na roki pet rokavic, saj potem ne moreš delati. Malo je bilo nerodno, vendar je šlo. Zadeve je bilo treba rešiti in gremo dalje. Prav tako je bilo težko, ker se zaradi ledu nisi mogel v redu premikati.

Kaj je bilo najbolj uničeno?

Vozna mreža. Bila je v celoti odstranjena in na novo narejena. Uničen je bil tudi gozd. Mnogo dreves je bilo podrtih na progo, toda kar se tiče same železniške infrastrukture, je bila najbolj poškodovana vozna mreža. Žled je bil ponekod debel tudi do deset centimetrov. Česa takšnega do takrat še nisem videl. Videti in tudi slišati je bilo hudo. Po gozdu je samo pokalo. S takšno situacijo smo se takrat soočali prvič, zato je bilo treba o nekaterih zadevah tudi resno razmisliti in narediti načrt.



Na kateri relaciji ste delali?

Na relaciji Borovnica-Verd. Bazo smo imeli v Borovnici. Delo je bilo razdeljeno po enotah. Druga skupina je bila, mislim, da do Logatca. Na tistem delu so že bili železni drogovi, zato jih ni bilo toliko uničenih. Toda na relaciji Borovnica-Logatec, kjer so bili betonski drogovi, je bilo skoraj vse uničeno. Spomnim se, da je bil Logatec nekaj dni brez elektrike, medtem ko se žleda v Ljubljani ne spomnim. Ko sem iz Ljubljane prišel na delo, je bilo, kot da bi prišel v kakšen drugi svet.

Na začetku intervjuja ste omenili, da je bil železniški promet prekinjen in je bil vzpostavljen nekje v osmem,

devetem dnevu sanacije. Potem ko je bil vlakovni promet ponovno vzpostavljen. Kako je potekal?

Dizelski vlaki so vozili zgolj po enem tiru, kajti na tistem tiru, kjer so se delali temelji, vlak ni vozil. Uvedena je bila tudi počasna vožnja ...

Od silovitega žledoloma je minilo 10 let. Kakšni spomini so vam ostali?

Pred desetimi leti sem bil tudi deset mlajši (smeh). Čeprav je bilo delo v času žledoloma zahtevno, mi ni povzročalo prevelikega stresa. Vsi smo bili aktivirani in tudi dobro organizirani. Kar je treba narediti, je treba narediti, tako bom rekel. To je bilo naše delo in opravili smo ga.

Spomini na žled leta 2014

Avgusta 2023 smo doživeli silovite poplave v Sloveniji. Videti je, da se narava z nami poigrava in nas občasno močno prizadene, opozori. Vračamo se v začetek leta 2014, ko je Notranjsko in Primorsko okoval žled. Od četrтка, 30. januarja, do četrтка, 6. februarja, so v Sloveniji vladali žled, sneg in mraz. Večina nas česa takega prej ni doživela. Najhuje je bilo tistim, ki so bili v osrčju dogajanja. V Ljubljani smo vse to spremljali in nismo mogli nikamor. Vse je obstalo. Ko so razmere dovoljevale, sem šel po Ljubljani in fotografsko zabeležil stanje. Ostala je lepa fotografija z ledom okovanega drevesa pred železniškim nadvozom na Dunajski cesti, ki je zdaj v fazi celovite prenove.



Ljubljana na obrobju žledne ujme, 5. 2. 2014 (foto Orbanč)

Stanje na prizadetem območju, zlasti na progi Borovnica–Pivka, je bilo hudo. Železniški promet je obstal, a tudi na ceste nismo upali. Preko Facebooka in e-pošte smo komunicirali in pošiljali so mi fotografije – največ Drago Seizović iz Divače. Pozneje sem iz tega naredil predstavitev in jo poslal na razne naslove. Lahko si jo pogledate na: <https://comitatospontaneopendolarifvg.files.wordpress.com...>

V tem času sem raziskoval, kdaj se je pri nas zgodilo kaj podobnega. Našel sem dve stvari, čeprav jih je bilo več. To sem dostavil tudi Novi progi, ki je naredila širšo reportažo o žledni katastrofi in objavila v izdaji januar–marec 2014 na strani 19. Povzemam v celoti:

Snežno-ledene katastrofe v preteklosti

Ob katastrofah takšnih razsežnosti, kot je bila nedavna, se upravičeno vprašamo, ali se je kdaj na slovenskih tirih že zgodilo kaj podobnega. Pregledali smo arhive, se pogovorili z izkušenimi železničarji in v bližnji preteklosti našli dva dogodka, ki se glede na posledice lahko – vendar le delno – primerjata z razsežnostmi letošnje ujme.

1980, žled v Pivki in Brkinih

Med 4. in 7. novembrom 1980 se je podobna katastrofa zgodila v okolici Pivke in v Brkinih. Vozno omrežje na železnici je bilo okovano z ledom, zato elektrolokomotive niso vozile tri dni. Električne in telefonske napeljave so bile poškodovane. Lomila so se drevesa, in to najbolj v Brkinih, kjer so gozdarji imeli več let po žledu obilico dela. Škoda je nastala na železnici, na električnih omrežjih in v gozdovih. Od 1966 do 1984 je žled skoraj vsako leto poškodoval gozdove. Železničarji so se tako vsako zimo ukvarjali z odstranjevanjem dreves, ki so se podrla na progo. Nova proga je o tem poročala v št. 29, 10. 11. 1980.



Zmrzal v Pivki novembra 1980 (Nova proga št. 29, 10. 11. 1980, str. 2 in 6)

Dizelske lokomotive rešujejo promet

Borovnica je postala baza dizelskih lokomotiv, ki so vlekle vlake do Pivke in nazaj. Šel sem tudi tja in se pogovarjal s strojevodji in odšel na Jelenov viadukt pogledat, kako je to videti v živo. Prilagam posnetek »reagana«, ki vleče avtomobilski vlak proti Logatcu. Ja, močne dizelske lokomotive, kot sta »kennedy« in »reagan«, so zlata vredne v takšnih situacijah. Novejše dizelske lokomotive tudi. Časopis Delo je 28. februarja 2014 objavil članek **»Dizelce« rešujejo Železnice, Luko in vse nas** s podnaslovom *Na najbolj poškodovanem odseku med Borovnico in Pivko električni vlaki ne bodo vozili vsaj še pol leta. Dejansko je to trajalo mnogo dlje. A so se vsi prevozniki združili in s skupnim delom prepeljali tovor. Potniški promet pa je šel po cesti.*



Lokomotiva serije 664 »reagan« na Jelenovem viaduktu pri Borovnici vleče vlak (foto Orbanic)

Z balkona stanovanja imam lep pogled na železnico proti Mostam in Zalogu. V času žleda je bilo malo prometa. Iz Kopra nič. Z nestrpnostjo smo pričakovali, da se promet začne. In dočakali smo, 6. februarja ob 12.30 se je pred objektivom fotoaparata pojavil vlak s cisternami goriva. Iz Kopra je pripeljal gorivo za Petrol. Če bi zastoj še trajal, je grozilo pomanjkanje goriva, ki ga dobavljajo za Slovenijo iz Kopra.



Prvi vlak iz Kopra v Ljubljani, 6. 2. 2014 ob 12.30 z dizelsko vleko po enotedenskem odmoru (foto Orbanic)

Leta 1980, ko nas je prizadel močen žled okrog Pivke in v Brkinih, sem bil direktor TOZD za vleko Divača in sem se s to zadevo soočil od blizu. V takšnih situacijah je najboljša pravočasno ustaviti promet in umakniti vlake in vozila na varnejša območja. Žal se običajno promet sili do zadnjega trenutka in potem ni več pomoči. Nastaneta popolni zastoj in večja škoda. Tukaj bi pomagal neki model, ki bi ga imeli skupaj z meteorološko službo, in bi natančno napovedal takšna dogajanja, če je to sploh mogoče.

Tedaj smo tudi razmišljali, kako bi lahko ukrepali, zlasti pri manjšem žledu, kajti pri velikem ni kaj dosti možnosti. Že v času Italije so se srečevali s tem problemom na Krasu, ko je bila leta 1936 izvedena elektrifikacija prog iz Trsta do Postojne in Reke. V Pivki so imeli naprave, ki bi segrevale vodnike voznega omrežja. Žal nimamo podatkov, ali je to kdaj delovalo in kakšni so bili rezultati. Povprašali smo Vilija Škraboljeta, upokojenega dolgoletnega nadzornika vozne mreže in strokovnjaka na tem področju o napravi za segrevanje vodnikov v Pivki. Povedal je, da je bil ob robu ograje območja ENP Pivka sod na izolatorjih premera pribl. dva metra in višine pribl. tri metre. Na vrhu je bila ena prečka, na kateri je bil izolator – dvožlebna kapa. To je bilo, kot se spomni, leta 1979, ko je začel delati. Kdaj so to odstranili, ne ve. Ali so to napravo uporabljali v preteklosti, tudi ni nihče vedel, le govorilo se je, zakaj je ta sod tam.

V novjšem času so na elektrovlečno omrežje vgrajene naprave in izdelani modeli, s katerimi se lahko nadzorovano segrevajo vodniki in se ob lažjem žledenju ukrepa. Tudi konstrukcija drogov in druge opreme, ki jo vgrajujejo ob posodobitvi prog, je močnejša in lahko zdrži večje obremenitve.

Tudi z uporabo trših kovinskih drsalk na odjemnikih toka se lahko kaj doseže, vendar so rezultati odvisni od več dejavnikov in le delno uspešni. Uporabljene so bile tudi druge metode, kot npr. mehanično odstranjevanje žleda z voznih vodov. Tedaj so se velikokrat poškodovali vodniki, kar je vodilo v dodatne težave in stroške.

Ker se žled pojavlja obdobjno, včasih ga več let ni ali je nižje intenzitete in traja krajše obdobje, se nanj običajno pozabi. Vsak tak pojav je novo presenečenje, tako kot prvi sneg v prometu. Jasno, da je bil žled leta 2014 izjema in proti takim pojavom težko učinkovito ukrepamo. Vsekakor moramo biti na to pripravljeni tudi v prihodnje in moramo poskušati čim prej in čim ceneje preprečiti škodo in sanirati stanje. Na državni ravni je bila leta 2016 narejena metodologija Ocena tveganja za žled in je dostopna na spletni strani https://www.gov.si/assets/organi-v-sestavi/URSZR/Datoteke/Ocene-tveganja-za-nesrece/ocena_tveganja_zled_2016.pdf.

V neurjih, sneženju, žledu in močnem vetru veliko škodo in zastoje povzročajo padajoča drevesa na progo. Tukaj lahko preventivno delujemo tako, da delavci redno čistijo progovni pas in nadzorujejo stanje pobočij in drevja ob progi.

Vili Škrabolje je tudi povedal, da obstaja veliko fotografskega in pisnega gradiva, ki ga je sam naredil, dostavil vsem, ki jih je to zanimalo, in tudi shranil nekaj spominkov na polomljene elemente voznega omrežja. To bi bilo lahko gradivo za razstavo o tem izjemnem dogodku.

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do petka, 22. marca 2024, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v ponedeljek, 25. marca 2024.

Deset izžebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno križanko, bomo nagradili s prenosno baterijo PowerBank.

					AVTOR: MATJAŽ HLADNIK	OSEL	VELIK KLOBČIČ	HRVAŠKI DIRIGENT MIRSKI	ZAMISEL		OBISKO-VALEC	KIT UBUJALEC	PRIPRAVA ZA MERJENJE VIŠINE SNEGA	LOVRO INKRET	RAČUNAL-NIŠKA SLIČICA
					SLONOVI ČEKANI					VIOLINA, ŠKANT					
					SLADKORNI BOLNIK					KNAJPOVA KAVA					
					SRNJE MESO										
														KEMUSKI ZNAK ZA KISIK ABEL XAVIER	
POMOČ: ABLACIJA JATAGAN ŠARPIJA TIRADA	ZELO HITER POTNIŠKI VLAK	ODLOČITEV SODIŠČA	ELTON JOHN	ŽREBANJE BRIGA, SKRB				ORIENTAL. ZAKRIVLJEN ENOREZEN BOJNI NOŽ ŽELATINA							
PRISTA-NISKO MESTO V NEMČIJI						NITI IZ RABLJE-NEGA PLATNA ZA OBVEZE	REDEK, NEGOVAN GOZD 4. IN 22. ČRKA				IMETJE, LASTNINA	IT. PEVKA (ANNA) ŽOGA IZVEN IGRISČA			
PROSTOR ZA RAJANJE									PLAMEN					PROSTOR ZA TIRNA VOZILA	NOGOME-TAŠ IBRA-HIMOVIC
ZLATKO ZAHOVIČ			FRANCO-SKI AVTO							PREDNJA STRAN KOVANCA ZAMAK-NITEV					
KRAJ S PLEZALNO STENO PRI ČRNEM KALU			PETER LOVŠIN					OGEL, VOGAL	IZSTRE-LITEV						
KRMILO VOZILA							VRNITEV AMERIŠKA FILMSKA IGRALKA TYLER		VILI RESNIK				NOVINAR IN UREDNIK ŽERDIN	METKA ALBREHT	
LEA DABIČ			TISOČINA GRAMA								SOKRATOV TOŽNIK			AFRIŠKI VELETOK	
ODPLAKO-VANJE			LIONEL RICHIE								ANJA RUPEL				
VELE- MESTNO PUSTNO PRAZNO-VANJE								POSTOPEK ČIŠČENJA NEDELU-JOČIH LEDVIC							
								POLI-AKRILNO AMERIŠKO VLAKNO							

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

telefonska številka _____, e-naslov _____.

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

Z oddajo rešene križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Za namen izvedbe nagradne igre bo družba SŽ, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana (Služba za odnose z javnostmi – SOJ) vaše posredovane osebne podatke obdelovala v skladu s Splošno uredbo o varstvu osebnih podatkov (GDPR) in nacionalno zakonodajo s področja varstva osebnih podatkov. Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za doseg namena, za katerega so bili zbrani – sodelovanje v nagradni križanki. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur. Svoje pravice do preklica privolitve, dostopa, popravka in izbriša oziroma omejitve obdelave in prenosljivosti osebnih podatkov lahko uveljavljate z vložitvijo zahteve, poslano na naslov: Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana ali elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si. Družba o vaši zahtevi odloči v roku enega meseca od prejema popolne zahteve, ta rok pa se po potrebi lahko podaljša za največ dva dodatna meseca. Če družba ne odloči o zahtevku ali če menite, da se vaši osebni podatki shranjujejo ali kako drugače obdelujejo v nasprotju z veljavnimi predpisi, imate pravico vložiti pritožbo pri Informacijskem pooblaščenca RS.

Pogozdovanje

Dobri dve leti po uničujočem žledolomu smo tudi na Slovenskih železnica prispevali k obnovi gozdnih površin, ki jih je uničil žled. Na pobudo direktorice SŽ – Tovornega prometa, mag. Melite Rozman Dacar, smo 9. aprila 2016 v gozdu v Prestranku pri Postojni organizirali akcijo pogozdovanja v žledolomu poškodovanih gozdnih površin. Kljub dežju se je prav v osrčju gozdov, ki jih je žled leta 2014 najbolj prizadel, zbralo približno sedemdeset prostovoljcev. V odličnem vzdušju smo zasadili več tisoč sadik bukve in smreke. Delovni akciji so se pridružili tudi poslovni partnerji SŽ – Tovornega prometa, ki so v ta namen prispevali del finančnih sredstev za nakup sadik. Skupaj smo zbrali kar 13 tisoč evrov, ki smo jih donirali Zavodu za gozdove Slovenije.

Na deževno aprilsko soboto leta 2016 smo zaposleni v skupini Slovenske železnice tako dodali majhen, a pomemben kamenček v mozaik sanacije notranjskih gozdov, ki so jih vremenska ujma leta 2014 in lubadarji leta 2015 tako močno prizadeli. Natanko deset let po uničujoči naravni nesreči in skoraj sedem let po naši akciji je čas že temeljito načel tablo z imeni podjetij, ki so omogočila pogozdovanje. Toda pomembnejši je pogled na območje za tablo. Tam, kjer je bila pred sedmimi leti čistina, danes spet rastejo številna drevesa.



