



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

MINISTER

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00

F: 01 478 81 39

E: [gp.mzip@gov.si](mailto:gp.mzip@gov.si)

[www.mzip.gov.si](http://www.mzip.gov.si)

Prof. dr. Andrej Umek  
Prule 7  
1000 Ljubljana  
[andrej.umek@guest.arnes.si](mailto:andrej.umek@guest.arnes.si)

Številka: 375-2/2016/198-00211728

Datum: 6. 4. 2017

Zadeva: **Pripombe k predlogu zakona o izgradnji drugega tira**

Zveza: Vaš dopis z dne 29. 3. 2017

Spoštovani gospod profesor dr. Umek,

zahvaljujemo se za poslane pripombe k predlogu zakona. Vaše pripombe se v bistvu nanašajo na tehnične rešitve pri izgradnji drugega tira železniške proge Koper – Divača, ki je predlog zakona sicer ne ureja. Projekt je sicer utemeljen na odločitvah, ki so bile sprejete v postopku prostorskega umeščanja in dokončno potrjene s pravnomočnim gradbenim dovoljenjem, izdanim 31. marca 2016.

K Vašim konkretnim pripombam vam pojasnujemo sledeče:

Vaša pripomba:

**Ad1) Na osnovi svoje projektantske prakse v Nemčiji in Švici trdim:**

**a. V demokratičnih državah je običajna praksa, da se v politično odločanje predloži vsaj 3 variante, ki jih stroka oceni po izbranih kriterijih. Šele nato politika izbere najugodnejšega. Kot variantno rešitev bi bilo mogoče v politično odločanje predložiti projekt prof. Jožeta Duhovnika. Smiselno pa bi bilo ta nabor še razširiti. Smiselno politično odločanje na osnovi enega samega ni mogoče.**

Odgovor:

Tudi v Sloveniji je običajna praksa, da se pri umeščanju v prostor obravnava več različnih variant. Tako tudi postopek umeščanja v prostor za drugi tir nima le ene variante, ampak je v postopku umeščanja bilo obravnavanih in presojanih veliko več variant. V prvem krogu presoje je bilo obravnavanih 6 variant, in sicer:

- varianta 1: paralelni potek drugega tira za  $V_{max}$  70 km/h
- varianta 2: delno paralelni potek in delno nova trasa proge za  $V_{max}$  = 80 km/h
- varianta 3: nova trasa proge za  $V_{max}$  = 120 km/h (1. varianta)
- varianta 4: nova trasa proge za  $V_{max}$  = 120 km/h (2. varianta)
- varianta 5: nova trasa proge za  $V_{max}$  = 160 km/h
- varianta 6: navezava na hitro progo Trst – Ljubljana (nova trasa proge) za  $V_{max}$  = 260 km/h (hitra proga)

V tem postopku je bila po vrednotenju kot najugodnejša izbrana varianta 4, ki je obdelana na višjem nivoju in v postopku delno modificirana (nastane varianta 4.1). Varianto 4.1 je MOP - Uprava RS za varstvo narave dne 11.7.2000 označil kot nesprejemljivo: »Zaradi velike koncentracije naravnih vrednot, zavarovanih ekološko pomembnih območij preko katerih bi potekala železnica, je varianta 4.1 drugega tira železniške proge Divača - Koper z naravovarstvenega vidika nesprejemljiva«.

Šele takrat so v obravnavo prišle t.i. predorske variante, in tudi v tem primeru so bile med seboj primerjane tri variante (I/1, I/2 in I/3). Po vrednotenju je izbrana najugodnejša varianta I/3, za katero je leta 2005 bila sprejeta Uredba o DLN in leta 2015 ter 2016 tudi gradbeni dovoljenji, ki sta pravno močni in pokrivata celoten potek predvidene trase.

Vaša pripomba:

**b. Eden od kriterijev po katerih se normalno ocenjujejo infrastrukturni projekti je njihova konkurenčnost s podobnimi projekti. »2. tiru« konkurenčen projekt je italijansko-avstrijska železniška povezava Severni Jadranj – Udine – Beljak – Celovec - Graz. Tu so osnovni tehnični parametri  $V_{max}= 200 \text{ km/h}$  in  $R_{min}= 3600 \text{ m}$ . Odgovoriti je potrebno na vprašanje ali bo po izgradnji »2. tira« železniška povezava Koper – Ljubljana – Graz konkurenčna prej omenjenemu obvoznemu koridorju.**

Odgovor:

Drugi tir bo grajen med Koprom in Divačo. Čeprav bo uporabljen kot tir za mešani promet, torej tako tovorni kot potniški, pa je dejstvo, da na tem odseku izrazito prevladuje tovorni promet. Tir je prvenstveno namenjen tovoru v Luki Koper in se za potniški promet v Kopru tudi zaključuje.

Menimo, da bo za tovorni promet ta tir (in v nadaljevanju do Ljubljane in Gradca) konkurenčen omenjenemu koridorju. Ni pa smiselno na drugem tiru upoštevati visoke hitrosti (200 km/h, kot je to po vaših navedbah projektirano in delno izvedeno na odseku Videm – Beljak – Celovec – Gradec), saj bi to bistveno podražilo izvedbo, predvsem pa število potnikov med Divačo (Ljubljano) in Koprom ni dovolj veliko.

Vaša pripomba:

**Ad2) Projekt »2. tira« ima toliko projektantskih pomanjkljivosti, da ni zrel za javno obravnavo, kaj šele za sprejemanje zakona o njegovem financiranju. Če se omejim samo na najpomembnejše, pri čemer izhajam iz predpostavke, da želimo ustvariti v točki 1b omenjenemu obvoznemu koridorju konkurenčen prometni koridor:**

Odgovor:

Projekt drugega tira nima projektantskih pomanjkljivosti. To dejstvo so preverjali recenzenti, revidenti, projekt je pridobil vsa soglasja, tudi priglašeni organov in, ne nazadnje, tudi gradbeno dovoljenje.

Poleg tega je za projekt drugega tira je investitor DRSI v letu 2016 preko javnega naročila izbral ugledno mednarodno družbo Geodata za izdelavo preveritve projekta in predlog možnih optimizacij. Glavne ugotovitve Geodate so bile:

- Uporabljene so korektne projektantske rešitve v smislu vodenja trase.
- Izbran naklon 17 ‰ je utemeljen, čeprav se v Evropi praktično vsi predori delajo v naklonu 12,5 ‰.
- Nivo cen je realen, kvečjemu so cene predorov podcenjene glede na evropske cene.
- Kontrola stroškov osnovnih cen ni prikazala bistvenih razlik.
- Pomembna pocenitev je mogoča le z opustitvijo servisnih rovov in zmanjšanjem varnosti, kar sicer ne priporočajo.
- Priporočajo dodatne GG raziskave.
- Priporočajo dodatno proučitev izvedbe predorov z uporabo TBM.

Svetovalno telo EK Jaspers je prav tako za svoje potrebe najelo svetovalno firmo, in sicer družbo Cowi, ki je pregledala projekt PGD za izgradnjo drugega tira med Koprom in Divačo ter za Jaspers recenzirala poročilo Geodate in prišla do praktično enakih ugotovitev.

V timu strokovnjakov pri Geodati in Cowi-ju so sodelovali mednarodni strokovnjaki z doktorskimi nazivi s področja gradbeništva, izgradnje predorov in geologije, ki so zaposleni kot profesorji na univerzah v Italiji, Avstriji in na Hrvaškem.

Vaša pripomba:

**a. »2. tir« tudi, če bo realiziran Luki Koper ne bo zagotavljal konkurenčnega transporta blaga do namembnih destinacij. V Divači bo prišel na progo Divača – Ljubljana, ki od svoje izgradnje v sredini 19. stoletja ni bila bistveno posodobljena ( $R_{min}=380$  m). S tem se prometni zamašek premakne samo nekaj kilometrov v notranjost. Zato sedaj projektirani »2. tir« ni, vsaj ne trajna, rešitev.**

Odgovor:

Menimo, da bo za tovorni promet ta tir (in v nadaljevanju do Ljubljane in Gradca) konkurenčen omenjenemu koridorju. Ni pa smiselno na drugem tiru upoštevati visoke hitrosti, namenjene potniškemu prometu (200 km/h, kot je to po vaših navedbah projektirano in delno izvedeno na odseku Udine – Beljak – Celovec – Gradec), saj bi to bistveno podražilo izvedbo, predvsem pa število potnikov med Divačo (Ljubljano) in Koprom ni dovolj veliko.

Vaša pripomba:

**b. Projekt »2. tira« bi moral obsegati najmanj odsek moderne, konkurenčne železniške povezave Ljubljana – Koper. Z vso odgovornostjo izhajam iz predpostavke, da bo povezava Kopa s končnimi/začetnimi destinacijami v Srednji Evropi potekala skozi Ljubljano. Šelde na osnovi takega projekta bi bilo možno oceniti ali bo moderna železniška povezava Koper – Ljubljana potekala skozi Divačo. Obstaja možnost, da se bo sedaj projektirani »2. tir« iztekel v prazno in ne bo del končne rešitve.**

Odgovor:

Projekt drugega tira seveda ne obravnava celotnega poteza proge skozi Slovenijo (do Ljubljane ali Šentilja ali Gradca). Celotno vodenje prometa preko Slovenije je predvideno v Strategiji razvoja prometa v RS in v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030.

Oba dokumenta dajeta gradnji drugega železniškega tira med Koprom in Divačo visoko prednostno vlogo. Pristanišče v Kopru je namreč eden izmed ključnih izvorov blaga v RS in srednji Evropi, saj se cca. 60% blaga prepelje po železnici po Sredozemskem in Baltsko – Jadranskem koridorju TEN-T. Pri tem je ključen odsek med Koprom in Divačo enotiren in ustvarja eno največjih ozkih grl v regiji. Seveda je strategija kot tudi izvedbeni del predvidel tudi ukrepe med Divačo in Ljubljano. Ta odsek je z vidika kapacitete manj problematičen, saj je prevozna zmogljivost te, dvotirne proge, že v sedanjih razmerah okoli 150 vlakov na dan. Odsek med Divačo in Koprom pa je omejen s cca 90 vlaki na dan.

Vaša pripomba:

**c. Sedanja trasa »2. tira« poteka bistveno previsoko. Posledica tega so številni plitvi tuneli skozi apnenec. Tako tuneliranje le drago. Predori potekajo skozi razpokan in vodonosen apnenec s številnimi portali, ki pomembno prispevajo k ceni predora. Nižja trasa bi imela daljše vendar manjše število predorov z manjšim številom portalov in potekali bi skozi homogen dolomit. Zato pričakujem, da bi bila znatno cenejša. Ponovno poudarjam točko 1a, da je realna ocena projekta možna samo na osnovi variant.**

Odgovor:

Kot je že opisano v točki 1, postopek umeščanja v prostor za drugi tir nima le ene variante, ampak je v postopku umeščanja bilo obravnavanih in presojanih veliko več variant. Trasa ima enakomeren naklon 17‰, prodori imajo razmeroma visoko nadkritje. Pri umestitvi v prostor in pri tehničnih rešitvah so sodelovali praktično vsi geološko geomahanski ter hidrološki strokovnjaki v Sloveniji (tudi obe univerzi), posebej je za področje krasa, kjer poteka večji del trase, sodeloval Inštitut za raziskovanje krasa ZRC SAZU. Na ta način je izbran manj razpokan del krasa in se je že pri projektu izognilo znanim jamam (Ociželjske jame).

Vaša pripomba:

**d. Slovenija bo morala bolje prej kot slej v prostor umestiti hitro železnico med Alpami in Jadranom. Mislim, da ni potrebno posebej poudarjati, da je gospodarsko in s tem tudi prometno povezovanje obroča okoli Alp eden ključnih Evropskih projektov. Odnos med tem projektom in »2. tirom« bi bilo potrebno doreči pred izgradnjo slednjega.**

Odgovor:

Kar zadeva projekt hitre proge v Sloveniji, vam moramo pojasniti, da so bile take ideje že preverjene in sicer na relaciji med Divačo, Ljubljano in Zidanim mostom, oziroma v smeri tako

imenovanega Sredozemskega koridorja. Projekt je bil obdelan na nivoju idejnih zasnov, vključno z analizo povpraševanja ter analizo stroškov in koristi. Na nivoju študije upravičenosti se je izkazalo, da bi bila vrednost takega projekta preko 4 milijarde EUR, projekt pa ni izkazal ekonomske upravičenosti. Posledično je RS sprejela v svojih strateških dokumentih prioriteten cilj, predvsem v smeri odprave ozkih grl na obstoječi infrastrukturi z zagotavljanjem standardov TEN-T omrežje, kjer je to smiselno in upravičeno.

Vaša pripomba:

**e. Slovenija nima strategije modernizacije železniške infrastrukture in zagotavljanja njene evropske konkurenčnosti. Zato je sedanji projekt »2. tira« najverjetneje ni in ne bo del moderne slovenske železniške infrastrukture. Zato predstavlja kvečjemu začasen in za svoj učinek bistveno predrag projekt.**

Odgovor:

Vaša trditev, da Slovenija nima strategije modernizacije železniške infrastrukture, je zmotna. Vlada RS je leta 2015 sprejela (sklep št. 37000-3/2015/8, z dne 29. julija 2015) Strategijo razvoja prometa v RS. V njej so železnice enakopravno zastopane kot vsi ostali načini prometa. Strategija predvideva ukrepe tako na infrastrukturi kot na voznih sredstvih in delovanju samega sistema. Strategiji je sledil sprejem Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16).

Vaša pripomba:

**f. Mnenja sem, da je tudi projekt prof. Duhovnika lahko samo začasna rešitev, vendar je kot taka bistveno cenejša. Kupila nam bi čas za resen razmislek o modernizaciji železniške infrastrukture.**

Odgovor:

Trditev, da projekt dr. Duhovnika pridobiva na času, je netočna. Pri primerjanju različice z vlečno napravo z obstoječo različico, za katero je izdano gradbeno dovoljenje, je potrebno poleg tehnične ustreznosti rešitve upoštevati tudi postopke, ki jih za izvedbo tovrstnih infrastrukturnih ukrepov predpisujejo predvsem okoljska, prostorska in gradbena zakonodaja. Glede na to, da poteka predlagana varianta izven območja sprejetega državnega prostorskega načrta, bi jo bilo potrebno umestiti v prostor, kar v praksi pomeni predhodno izvedbo vseh zakonsko predpisanih postopkov od priprave pobude, študije variant in predinvesticijske zasnove do priprave in sprejetja državnega prostorskega načrta. Vsi ti postopki vsebujejo poleg projektiranja in priprave drugih strokovnih podlag in raziskav še presoje vplivov na okolje in izvedbo usklajevanj z nosilci urejanja prostora ter dialoga z zainteresirano javnostjo. Po terminskem planu za redni postopek do sprejetja DPN trajajo ti postopki več let. Temu je treba prišteti še dodaten čas za pridobivanje zemljišč, podrobnejše geološko-geotehnične preiskave in projektiranje faze PGD z verifikacijo skladnosti s TSI ter pridobitev vseh soglasij in izdajo gradbenega dovoljenja, da bomo na isti točki investicije kot danes.

Lep pozdrav,



Poslati:

- naslovu – elektronsko
- zbirka dokumentarnega gradiva