

Na podlagi 5. člena zakona o načinu opravljanja in financiranju prometa na obstoječi železniški mreži ter reorganizaciji in lastninskem preoblikovanju javnega podjetja Slovenske železnice (Uradni list RS, št. 71/93) je Državni zbor Republike Slovenije skladno s 166. členom svojega poslovnika na seji dne 25. oktobra 1995 sprejel

NACIONALNI PROGRAM razvoja Slovenske železniške infrastrukture (NPRSZI)

0.0. U V O D

Učinkovitost gospodarstva vsake razvite družbe je odvisna predvsem od delovanja njenega prometnega sistema, saj je promet dejavnik, ki neposredno vpliva na pospeševanje ali omejevanje in zaviranje razvoja družbe kot celote.

Železniška infrastruktura je pomemben del tega sistema. Njena posodobitev je prvi pogoj za ustrežnejše vključevanje Slovenije v evropsko prometno mrežo in za ugodnejši pretok potnikov, blaga in storitev med nami in z drugimi evropskimi državami. Zaradi značilne prometne lege Slovenije in naraščanja cestnega tranzitnega prometa je razvoj železniške infrastrukture hkrati pomemben dejavnik ohranitve okolja in prostora ter je lahko ena od primerjalnih prednosti Slovenije v evropskem prometnem okolju.

Obstoječe železniške proge, pretežno zgrajene še v prejšnjem stoletju, s krivinami polmera okrog 300 m, s pogostimi nivojskimi križanji in nagibi do 27‰ niti glede svojih parametrov niti glede zmogljivosti ne ustrezajo več sodobnim prevoznim potrebam. Te potrebe se kažejo v višjih hitrostih, večji pogostosti vlakov, večji udobnosti prevoznih sredstev, večji zanesljivosti in predvidljivosti ter višji kakovosti storitev v potniškem in v tovornem prevozu.

Tehnično-tehnološke značilnosti obstoječih slovenskih prog (vrste prog, število tirov, osne obremenitve, sistemi vleke in sistemi signalnovarnostnih ter telekomunikacijskih naprav) so razvidne na slikah od 0/1 do 0/7.

Nacionalni program zajema obdobje od leta 1994 do dokončanja projektov, ki so sestavni del tega programa. Dinamika potrebnih finančnih sredstev je v tabeli 5/1 prikazana le do leta 2005, vendar dolgoročnejši projekti, kot so hitra proga Trst–Ljubljana–Zagreb s priključki na Koper in Reko, drugi tir Ljubljana–Jesenice in projekti regionalnih prog, segajo do leta 2015.

1.0. VLOGA IN POMEN ŽELEZNICE V SLOVENSKEM PROSTORU

1.1. Obseg prometa in tržni delež železnice

Skupni obseg prepeljanega tovora v Sloveniji v letu 1992 znaša 68 mio ton oziroma 6,2 mlrd netotonskih kilometrov. Skupaj z ocenjenim prevozom zasebnih prevoznikov pa znaša skupni obseg prepeljanega tovora 117 mio ton oziroma 8,6 mlrd netotonskih kilometrov. Od tega je delež prevoza po železnici v tonah 19,1% (11,1%, če upoštevamo še zasebne prevoznike), v netotonskih kilometrih pa 41,8% oziroma 30% skupaj z zasebnimi prevozniki.

Skupni obseg prevoza potnikov v Sloveniji v letu 1992 znaša 163 mio potnikov ali 4,4 mlrd potniških kilometrov. V to ni vključen prevoz oseb z osebnimi avtomobili. Od tega je delež prevoza potnikov po železnici brez osebnih avtomobilov 7,5% oziroma 12,4% potniških kilometrov.

Primerjava tržnih deležev evropskih železnic v letu 1989 (merjeno v pkm in ntkm) je razvidna iz naslednje tabele:

	pkm (%)	ntkm (%)
Italijanske železnice	12,40	12,10
Francoske železnice	9,50	26,60
Nemške železnice	6,30	21,40
Švedske železnice	7,80	45,20
Španske železnice	7,30	5,80
Avstrijske železnice	10,30	48,50
Švicarske železnice	11,60	39,90
Nizozemske železnice	7,00	3,00
Belgijske železnice	6,40	10,00
Portugalske železnice	7,50	14,30
Slovenske železnice	5,00	30,00

Vir: FS – Subsidiarisation and diversification in european railways; Rim, april 1992.

Obseg prometa v povprečnem številu prepeljanih vlakov na dan po posameznih progah slovenskih železnic je razviden na sliki št. 1/1.

Iz slike 1/1 je razvidno, da proge slovenskih železnic niso izkoriščene, zato je treba z ukrepi prometne politike odločneje preusmerjati zlasti tovorni promet s cest na železnice. Ob deklarirani liberalizaciji prometa v Evropski uniji, ki se kaže tudi v transportnem sporazumu med Evropsko unijo in Slovenijo, preusmeritev ni možna z administrativnimi ukrepi. Uporabiti je treba tista sredstva prometne politike, ki zajemajo predvsem uskladitev prometnega sistema (pospešen razvoj železniške infrastrukture), ekologijo (preusmeritev prevoza nevarnih snovi s cest na železnico, večje upoštevanje zunanjih stroškov, zaostritev predpisov za ekološko sporna vozila) in spodbuditev ekonomskega interesa za prevoz po železnici. Tega je zagotoviti ne le s ceno in kakovostjo prevoza, kar je stvar železnice, ampak tudi z raznimi spodbudami in z deregulacijo mejnih in preostalih postopkov v železniškem in pristaniškem prometu.

Slovenska železniška infrastruktura je že usposobljena za prevoz oprtnih in drugih vlakov v skladu z mednarodnimi normativi o gabaritih, terminalih in osnih obremenitvah, ki so navedeni v tabelah 2/1 in 2/2. Prav tako na železnici ni ovir za prevzem prevoza nevarnih snovi na kateri koli progi. Kljub temu pa je treba z uskladitvijo prometnega sistema zagotoviti tak razvoj železniške infrastrukture, ki ne bo zaostajal za zmogljivostjo cestne infrastrukture v domačem in mednarodnem merilu. Vizija razvoja železniške infrastrukture, ki bi vsebinsko ustrezala tem zahtevam, je v obravnavanem gradivu v poglavju 5.0, njeno dinamiko pa bo treba še sproti prilagajati uresničevanju nacionalnih programov preostalih prometnih panog in mednarodnemu dogajanju.

1.2. Prednosti in pomen železnice

Kljub relativno majhnemu deležu slovenskih železnic v skupnem prevozu blaga in potnikov pa ne moremo mimo njenih ekoloških, prostorskih in energetskih prednosti, ki se jih v razvitih evropskih državah vse bolj zavedajo:

- 23% porabljene energije in 50% vseh emisij odpade na promet kot celoto,
- specifična poraba energije (poraba energije na enoto opravljenega dela) je na železnici:
- v potniškem prometu 3,5-krat manjša kot v cestnem prometu,
- v tovornem prometu pa 8,7-krat manjša kot v cestnem prometu,
- specifična emisija škodljivih snovi, ponderirana s faktorjem toksičnosti (ponderirana vrednost vseh škodljivih snovi v prometu), je na železnici:
- v potniškem prometu 8,3-krat manjša kot v cestnem prometu,
- v tovornem prometu pa 30-krat manjša kot v cestnem prometu,
- varnost je na železnici povprečno 24-krat boljša,
- poraba prostora pri enaki prepustnosti je na železnici 2- do 3-krat manjša kot na avtocesti.

2.0. SMERI RAZVOJA EVROPSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Prometni sistem v Evropi temelji na načelih izenačitve pogojev poslovanja vseh prometnih panog na trgu prometnih storitev. Sodobna železniška infrastruktura je v razvitih evropskih državah eden temeljev te izenačitve.

Zaradi zemljepisnega položaja je Slovenija neposredno povezana s prometnim sistemom Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: EU). Tega dejstva ni mogoče zanemariti in mora biti vodilo pri oblikovanju strategije razvoja slovenske železniške infrastrukture.

Usmeritve v prometni politiki EU nujno zahtevajo prilagoditev našega prometnega gospodarstva novim razmeram, saj je ta po eni strani pogoj za najugodnejše ovrednotenje našega zemljepisnega položaja, po drugi strani pa pogoj za enakopravno vključitev našega prometnega sistema v evropski prometni sistem. Ob dejstvu, da delež mednarodnega prometa na slovenskih železnicah že presega 80% in da gre za visoko medsebojno soodvisnost železnic v Evropi, je prilagajanje razmeram, ki jih narekuje mednarodno okolje, nujno.

Strategija razvoja evropske železniške infrastrukture, katere del so tudi glavne proge slovenskih železnic, je zelo natančno opredeljena v tehle evropskih dokumentih:

- UIC – Mednarodna železniška zveza:
“Perspektivni načrt razvoja evropske železniške infrastrukture”, Pariz, 1974, novelacija 1990, ki predvideva:
9500 km novih prog in
12500 km rekonstrukcij;
- GEB – Skupnost evropskih železnic:
“Evropska mreža prog za visoke hitrosti”, Bruselj 1991, ki predvideva:
20000 km novih prog
15000 km rekonstrukcij
skupaj 35000 km prog (vsa Evropa brez nekdanje SZ);
- UN-ECE – Ekonomska komisija Združenih narodov:
“Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železniških progah – AGC”,
Ženeva 1985: vse E-proge, vsa glavna mesta;
- UN-ECE – Ekonomska komisija Združenih narodov:
“Evropski sporazum o pomembnejših progah mednarodnega kombiniranega transporta in pripadajočih napravah – AGTC”, Ženeva 1989.

Prvi dokument "Perspektivni načrt razvoja evropske železniške infrastrukture", ki ga je izdelala Mednarodna železniška zveza – UIC, obsega tri pomembne osi, ki potekajo čez Slovenijo (slika 2/1):

- Ture (München–Jesenice–Ljubljana)
- Balkan (Jesenice–Ljubljana, Zidani Most–Zagreb–Ankara)
- Jadran (Budimpešta–Pragersko–Ljubljana–Koper–Trst–Reka)

Drugi dokument "Evropska mreža prog za visoke hitrosti", ki ga je izdelala Skupnost evropskih železnic – GEB po sklepu Evropskega parlamenta za EU, Avstrijo in Švico (slika 2/2).

Predlagane smeri po tem dokumentu se ujemajo z glavnimi osmi, navedenimi v prvem dokumentu, dodatno pa sta opredeljeni dinamika uresničitve in struktura prihodnje železniške mreže po hitrostih.

Tretji dokument, ki opredeljuje razvoj našega železniškega omrežja v povezavi z evropskim, je "Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železniških progah – AGC", ki ga je sprejela Ekonomska komisija Združenih narodov – UN ECE leta 1985. V ta sporazum so vključene naslednje železniške smeri:

- E-65: Gdynia–Varšava–Breclav–Dunaj–Bruck na Muri–Beljak–Jesenice–Ljubljana–Pivka–Reka
- E-67: Bruck na Muri–Gradec–Šentilj–Zidani Most
- E-69: Budimpešta–Kotoriba–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–Koper
- E-70: Pariz–Torino–Milano–Trst–Sežana–Ljubljana–Dobova–Zagreb–Beograd–Sofija–Ankara.

Proge, ki izhajajo iz teh dokumentov in potekajo čez Slovenijo, so prikazane na slikah 2/3 in 2/4. Iz tega prikaza je razvidno, da je mednarodnega pomena celoten prometni križ slovenskih železnic Jesenice–Dobova in Koper–Šentilj, vključno s progami Divača–Sežana in Pragersko–Središče.

Navedeni trije dokumenti, ki opredeljujejo razvoj evropske železniške infrastrukture, so rezultat spoznanja, da zlasti na glavnih smereh železniška mreža, zgrajena v prejšnjem stoletju, ne ustreza več sedanjemu tehničnemu in gospodarskemu razvoju, niti sedanjim smerem prometnih tokov.

Globalni cilj načrta razvoja evropske železniške infrastrukture je ponovna oživitev železniškega sistema, ki ima svoje količinske in kakovostne cilje. Količinski cilj je gradnja zmogljivih prog, zgrajenih po enotnih tehničnih parametrih, ki bi povezovale najpomembnejša gospodarska in demografska središča Evrope. Kakovostni cilji v tovornem prometu so zagotovitev zanesljivega in točno po voznom redu urejenega prometa, v potniškem prometu pa je dan glavni poudarek pogostosti in višji potovalni hitrosti vlakov. Merilo kakovosti je načelo, da mora biti čas čistega prevoza z železnico, vključno s povprečno čakalno dobo na vlak in prevozom od doma do postaje in nazaj, krajši od prevoza z avtomobilom. Ker se šteje, da je povprečna potovalna hitrost z avtomobilom po sodobni avtocesti 90 km/h, mora biti potovalna hitrost na železnici vsaj 135 km/h, kar ustreza tehnični hitrosti 160 km/h. Ta hitrost se šteje kot spodnja meja hitrosti na najsodobnejših evropskih progah.

Hitrost 160 km/h je torej eden od pogojev, ki ga države podpisnice navedenih dokumentov, torej tudi Slovenija, morajo upoštevati ob večjih rekonstrukcijah in novogradnjah glavnih železniških prog.

Postavljeni količinski in kakovostni cilji pa poleg pogojevanja hitrosti vplivajo tudi na preostale tehnične parametre za rekonstrukcijo in novogradnjo glavnih prog.

Najpomembnejši tehnični parametri po Evropskem sporazumu o najpomembnejših mednarodnih železniških progah so navedeni v tabeli 2/1.

Četrty dokument "Evropski sporazum o pomembnejših progah mednarodnega kombiniranega transporta in pripadajočih napravah – AGTC" opredeljuje že v drugem dokumentu navedene glavne proge E65, E67, E69 in E70 kot pomembne tudi za mednarodni kombinirani transport, hkrati pa uvršča na raven mednarodnega pomena kontejnerski terminal v Ljubljani in Kopru ter mejne prehode Opčine–Sežana, Jesenice–Področca in Maribor–Šentilj. Tudi v tem dokumentu so predpisani najnižji standardi infrastrukture (postaj, prog in terminalov) in obratovalne značilnosti vlakov te vrste prevoza (tabela 2/2).

Na sliki 2/5 je prikazan presek stanja prog za visoke hitrosti v Evropi v letu 1995, na sliki 2/6 pa predvideni presek izgradnje prog za visoke hitrosti po letu 2005.

V tem poglavju navedeni evropski dokumenti zajemajo le proge, ki so tudi s stališča preostalih evropskih držav mednarodnega pomena (slika 2/4). Z vidika interesov Slovenije pa je treba vanje vključiti tudi obstoječo proggo Jesenice–Nova Gorica–Sežana in novo proggo Murska Sobota–Hodoš.

Progga Jesenice–Nova Gorica–Sežana (soški koridor) je namenjena mednarodnemu, zlasti tranzitnemu prometu. Je hkrati pomembna alternativna pot proggi čez Ljubljano in ima pomembno vlogo za razvoj območja, čez katero poteka. Progga je za to svojo vlogo ustrezno posodobljena (osna obremenitev 20 t), posegi v geometrijo proge pa niso smiselni niti predvideni. Potrebni bosta elektrifikacija, posodobitev SV-TK naprav in obnovitev predorov.

Nova progga Murska Sobota–Hodoš je ustrezno predstavljena mednarodni javnosti, zlasti v projektu o povezavi nekdanjih vzhodnih držav z Zahodno Evropo – projekt TER. Progga je že vključena v ta projekt.

Tabela 2/1: Tehnični parametri prog po evropskem sporazumu o najpomembnejših mednarodnih železniških progah (AGC)

	Obstoječe proge – rekonstrukcije	Nove proge	
		potniški promet	mešani promet
1. Število tirov	–	–	–
2. Nakladalni profil	UIC-B	UIC-C1	UIC-C1
3. Najmanjša medtirna razdalja	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Računska najnižja hitrost	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Dovoljena osna obremenitev:			
– lokomotiva (200 km/h)	22,5 t	–	22,5 t
– motorniki in motorni vlaki (300 km/h)	17,0 t	17,0 t	17,0 t
– potniški vozovi	16,0 t	–	16,0 t
– tovorni vozovi:			
– 100 km/h	20,0 t	–	22,5 t
– 120 km/h	20,0 t	–	20,0 t
– 140 km/h	18,0 t	–	18,0 t
6. Dovoljena masa			

na dolžinski meter	8,0 t	–	8,0 t
7. Največji nagib	–	35 mm/m	12,5 mm/m
8. Najmanjša dolžina peronov na glavnih postajah	400 m	400 m	400 m
9. Najmanjša uporabna dolžina prehitevalnih tirov	750 m	–	750 m
10. Nivojsko križanje ceste in železnice	nobeno	nobeno	nobeno

* Glej pojasnilo.

Tabela 2/2: Evropski sporazum o pomembnejših mednarodnih progah in spremljajočih napravah za kombinirani prevoz (AGTC)

	Obstoječe proge		Nove proge
	stanje	cilj	
1. Število tirov	ni določen	ni določeno	2
2. Nakladalni profil*	UIC-B	UIC-C1	UIC-C1
3. Najmanjša medtirna razdalja	–	4,0 m	4,2 m
4. Računska najnižja hitrost	100 km/h	120 km/h	120 km/h
5. Dovoljena osna obremenitev			
– 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
– 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Največji nagib	ni določen	ni določen	12,5mm/m
7. Najmanjša uporabna dolžina prehitevalnih tirov	600 m	750 m	750 m

* Glej pojasnilo.

Pojasnilo k tabelam 2/1 in 2/2

Nakladalni profil UIC-C1 omogoča:

- prevoz cestnih tovornih vozil in cestnih sestavov (tovornjakov s priklopniki, členkastih vozil, vlečnih vozil s polpriklopniki), ki ustrezajo evropskemu cestnemu nakladalnemu profilu (višine 4 m, širine 2,5 m) na posebnih železniških tovornih vozovih, katerih pod je na višini 60 cm nad zgornjim robom tirnice,
- prevoz navadnih cestnih polpriklopnikov širine 2,5 m in višine 4 m na železniških tovornih vozovih s spuščnim podom z normalnim podstavnim vozičkom,
- prevoz zabojnikov ISO širine 2,44 m in višine 2,90 m na navadnih železniških tovornih ploščadnih vozovih,
- prevoz premičnih tovornih zabojev širine 2,5 m na navadnih železniških tovornih ploščadnih vozovih.

Nakladalni profil UIC-B omogoča:

- prevoz zabojnikov ISO širine 2,44 m in višine 2,90 m na železniških tovornih ploščadnih vozovih za prevoz zabojnikov, s tem da je pod ploščadnega voza na višini 1,18 m nad gornjim robom tirnic,
- prevoz premičnih tovornih zabojev širine 2,50 m in višine 2,60 m na navadnih železniških tovornih ploščadnih vozovih (pod ploščadnih vozov je na višini 1,246 m),
- prevoz polpriklopnikov na železniških tovornih vozovih s spuščnim podom.

Glavne proge slovenskih železnic ustrezajo nakladalnemu profilu UIC-B.

3.0. POLOŽAJ SLOVENIJE V PRIMERJAVI S TUJIMI KONKURENČNIMI ŽELEZNIŠKIMI SMERMI

Položaj slovenskih železnic in pristanišča Koper je v primerjavi s tujimi konkurenčnimi železniškimi smermi in tujimi pristanišči kot najpomembnejšimi za prevoz tovora razviden s slike 3/1.

Strateška prednost Slovenije je njen prometni položaj, kar pa še ne pomeni, da bodo prometni tokovi v resnici izbrali poti čeznjo. Tudi sosednje države si namreč prizadevajo prevzeti čim več prometa in s tem povečati tranzit in prihodek.

Na sliki 3/1 so prikazane možne obvozne visoko zmogljive železniške smeri mimo Slovenije. Z njihovo uresničitvijo bi Slovenija izgubila glavnino svojih prevoznih prihodkov iz železniškega in pristaniškega prometa. Ker gre za visoko kakovosten izvoz storitev, ki ne onesnažujejo okolja, in za dejavnost, v kateri ima Slovenija s svojim železniškim in pristaniškim sistemom realne primerjalne prednosti, bi bila to nepopravljiva škoda. To možno nevarnost je treba v tem programu najresneje upoštevati. V nadaljevanju so opisani interesi posameznih držav na tem področju.

Interesi Avstrije

Pri povezavi Avstrije z Italijo, južno Francijo in Španijo sta si konkurenčni predvsem progi:

Nova Gorica–Sežana–Koper–Ljubljana–Jesenice–Šentilj in Trst–Trbiž–Beljak–Gradec–Dunaj.

Avstrija bo slovenske proge za tranzit svojega blaga uporabljala le, ko bodo storitve v slovenski smeri bistveno konkurenčnejše od smeri Trst–Beljak. Želi namreč čim več prevažati po svojih progah, in seveda po čim kakovostnejši infrastrukturi, ki jo že posodablja.

Prav tako je možno, da bo Avstrija zaradi prekinjene glavne proge Ljubljana–Zagreb–Beograd za pot proti jugovzhodu uveljavila smer Dunaj–Budimpešta–Beograd.

Avstrija namreč pripravlja projekte za gradnjo proge za visoke hitrosti (200–250 km/h) v smeri Beljak–Gradec–Dunaj, od tu naprej pa se pripravljajo načrti za hitro progo Dunaj–Budimpešta in Budimpešta–Beograd. V povezavi z novo italijansko progo Videm–Beljak bi to lahko bila sodobna povezava avstrijskega železniškega omrežja v smeri jugozahodne Evrope.

Interesi Italije

Italija vidi prihodnost svoje gospodarske rasti v prodoru v Vzhodno Evropo. Iz tega izvira pobuda za posodobitev prometnih koridorjev, tako cestnih kot železniških, v smeri Trst–Ljubljana–Budimpešta. Pri tem pa je treba poudariti, da so za Italijo zanimive tudi druge smeri. Najrealnejša je smer Videm–Trbiž–Beljak–Dunaj, saj poteka precejšen del te proge po italijanskem ozemlju, celotna proga pa se pospešeno posodablja. Ob ustrezni prometni politiki Italija lahko preusmeri tranzitne tokove na to smer, ki je neposredna konkurenca smeri Sežana–Ljubljana–Šentilj in smeri Sežana–Nova Gorica–Jesenice. Da so razmišljanja o tem resna, kaže gradnja nove dvotirne proge za hitrost 160 km/h na odseku med Vidmom in Trbižem. Proga bo omogočala kakovostno povezavo tržaškega pristanišča z avstrijskimi železnicami. Še nevarnejši za tranzit preko naših prog iz Italije proti Budimpešti sta predvidena gradnja ravninske proge Reka–Zagreb in želja Hrvaške za povezavo Reke s Trstom čez naše ozemlje.

Interesi Hrvaške

V svojih razvojnih načrtih Hrvaška načrtuje gradnjo dveh novih prog za hitrost od 160 do 200 km/h, ki naj bi potekali tudi čez ozemlje Slovenije. Ti progi sta:

Trst–Lupoglav (istrske proge)–Reka–Zagreb–Budimpešta in Zagreb–Pragersko–Gradec–Dunaj.

Z zgraditvijo teh dveh prog bi bila ustvarjena nova tehnološko izredno ugodna, sodobna povezava vzhoda z zahodom, ki bi obšla Slovenijo (Trst–Reka–Zagreb–Dunaj–Budimpešta).

Slovenija bi ob takem razvoju in počasni posodobitvi svojih glavnih železniških smeri postala osamljen otok v mednarodnem železniškem sistemu, pristanišče Koper pa bi popolnoma izgubilo svojo perspektivno vlogo med severnojadranskimi pristanišči.

Interesi Madžarske

Z Madžarsko Slovenija nima neposredne železniške povezave in je odvisna od prog čez Avstrijo in Hrvaško. Glede na prometne tokove, ki potekajo v smeri od vzhoda na zahod, sta Madžarska in Hrvaška v odnosu na Slovenijo filter, kjer se odloča, ali bo šel tovor na zahod čez Avstrijo, čez Hrvaško ali Slovenijo v slovensko, hrvaško ali italijansko pristanišče. Gradnja nove proge Murska Sobota–Hodoš bi pomenila prednost za Slovenijo zlasti zato, ker bi bila najkrajša zveza med Kopro in izvori ter ponori tovora v Češki, Slovaški in deloma Poljski.

Neposredna železniška zveza med Slovenijo in Madžarsko bi bila pomembna tudi zato, ker bi bil na tej progi le en mejni prehod, kar bi omogočalo hitrejši pretok blaga in potnikov. Z novo progo bi ustvarili tudi boljše komercialne možnosti za pritegnitev tovora v pristanišče Koper po slovenskih progah.

4.0. RAZVOJ SLOVENSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Spremenjen geostrateški položaj Slovenije po osamosvojitvi narekuje novo zasnovo razvoja prometnega sistema Slovenije, zasnovo prometnega omrežja nasploh in v okviru tega tudi zasnovo železniškega omrežja. Nekdanje in do sedaj načrtovane prometne povezave ne ustrezajo več povsem novim usmeritvam Slovenije in spremenjenim mednarodnim prometnim potrebam. Z novim prometnim sistemom, ki bo hkrati ustrezno dopolnil evropske dokumente, prikazane v poglavjih 2.0 in 3.0, moramo zagotoviti predvsem razmere za skladen gospodarski in prostorski razvoj Slovenije ter dobre prometne povezave s sosednjimi državami in širšim prostorom, ob upoštevanju novih mednarodnih interesov za čezevropske železniške povezave.

Mednarodne daljinske železnice skozi Slovenijo ne smejo biti le koridorji, namenjeni tranzitu, temveč morajo služiti tudi potrebam medregionalnega povezovanja med najpomembnejšimi središči oskrbnih dejavnosti v Sloveniji–Ljubljano, Mariborom in Kopro, kot nosilci policentričnega razvoja Slovenije.

Zaradi zagotovitve gospodarnejšega in skladnejšega razvoja države, izboljšanja povezanosti s svetom, izboljšanja življenjskih pogojev, varstva okolja, smotrnejše rabe energije, varstva naravnih in kulturnih danosti, večje izbire prometnih sredstev in uveljavitve pravičnejše porazdelitve stroškov in koristi, je v integralnem prometnem omrežju potreben radikalen, kakovosten premik na področju železniškega omrežja. Potrebna bo takšna obnova in dograditev obstoječih prog ter gradnja nove železniške infrastrukture, da bo železnica postala osnovni nosilec javnega potniškega prometa, po izvedeni izenačitvi pogojev pa tudi

prednostno prevozno sredstvo za tovorni prevoz na večje razdalje. V dolgoročni perspektivi bo železniško omrežje prevzelo osrednjo vlogo v prometnem sistemu države, kar terja že v obdobju do leta 2005 (obdobje tega nacionalnega programa) v okviru dolgoročne/ciljne vizije razvoja železniškega omrežja Slovenije, ustrezno modernizacijo obstoječega omrežja.

Ciljna zasnova takega sistema, ki zajema celotno železniško omrežje Slovenije z vozlišči in stičišči, je prikazana na slikah 4/1 in 4/2. Prevladujočo vlogo ima nova hitra proga Trst–Ljubljana–Zagreb za hitrost 250 km/h.

Pri povezavi Slovenije z Madžarsko sta poleg obstoječe povezave čez Hrvaško predvideni še dve povezavi z Madžarsko in to Ormož–Ljutomer –Murska Sobota–Hodoš in Beltinci–Lendava s tem, da ima zaradi smeri tranzitnih prometnih tokov prednost povezava preko Hodoša, ki je predvidena za hitrost do 160 km/h.

Hrbtenico zmogljivih železniških prog za višje in visoke hitrosti na smeri Koper–Maribor dopolnjuje omrežje preostalih prog, tako da bodo pomembnejša razvojna središča Slovenije na teh progah.

Regionalne proge bodo z omrežji višjih kategorij povezovala druga pomembnejša središča, ki bi ostala sicer nepovezana z železniškim omrežjem Slovenije.

Prometni tokovi naj bi se združevali in medsebojno povezovali na prestopnih točkah – prometnih vozliščih. Na tak način bo omogočeno povezovanje vseh vrst javnega in individualnega prometa predvsem tako, da se bodo v teh točkah železniški, avtobusni, letalski in pomorski sistemi ter individualni motorni, kolesarski in peš promet združevali v integralno celoto. Na mestih, kjer se bodo zaključevale priključne avtobusne linije, bodo prestopi urejeni v okviru prestopnih točk (prometnih glav), na vseh prestopnih točkah pa bodo urejena parkirišča in kolesarnice. Sistem prestopnih točk bodo tvorile:

- primarne prestopne točke, ki bodo omogočale prestop med različnimi železniškimi podsistemi, med železniškim in avtobusnim sistemom, kakor tudi med letalskim in pomorskim sistemom ter med sistemi javnega prometa na republiški in regionalni ravni,
- sekundarne prestopne točke, ki bodo omogočale prestop med železniškimi in avtobusnimi sistemi ter kolesarskim prometom na lokalni (občinski) ravni.

Pri posodobitvi in razvoju železniške infrastrukture gre za tri temeljne med seboj ločene, vendar funkcionalno povezane sklope, katerih izvedba mora biti usklajena s standardi, opredeljenimi v veljavnih evropskih dokumentih in predpisih UIC:

- obnova obstoječih prog,
- dograditev obstoječih prog,
- gradnja prog za visoke hitrosti.

4.1. Obnova obstoječih prog

Obnova obstoječih prog obsega obnavljanje oziroma ohranjanje obratovalne sposobnosti obstoječih prog na čim višji tehnični ravni in s tem zagotavljanje čim večje varnosti, zanesljivosti in racionalnosti obratovanja.

Sem spadajo:

- remont zgornjega ustroja proge,
- obnova vozne mreže,
- obnova SV- in TK-naprav,
- obnova mostov in podpornih ter opornih zidov, gradnja izvennivojskih križanj,
- manjše rekonstrukcije postaj in prog.

Pri skupni dolžini 863 km tirov glavnih prog in 20-letnem ciklusu remontov je treba letno obnoviti 43 km tirov z novim materialom. K temu je treba prišteti še potrebno obnavljanje 665 km tirov regionalnih prog z rabljenim materialom in v daljših časovnih presledkih, tako da je upravičeno računati s potrebno skupno dolžino remonta približno 50 km letno. Namen navedenih del je:

- zagotavljanje varnosti, zanesljivosti in racionalnosti obratovanja,
- zagotovitev najnižje dopustne osne obremenitve 22,5 t na vseh glavnih progah,
- zagotovitev nakladalnega profila UIC – B,
- povečanje progovne hitrosti v okvirih obstoječe osi proge.

4.2. Dograditev obstoječih prog in vozlišč

Dograditev obstoječih prog obsega dopolnitev zmogljivosti in višjo stopnjo posodobitve obstoječe infrastrukturne mreže. Ta je potrebna zaradi predvidenega povečanja obsega prevoza, pritegnitve novih prometnih tokov, povečanja stopnje varnosti in uvajanja višjih standardov ob upoštevanju varstva okolja in racionalizacije poslovanja.

Sem uvrščamo naslednje projekte:

- gradnjo nove proge za povezavo Slovenije z Madžarsko (25,0 km),
- gradnjo drugega tira na odsekih:
- Koper–Divača (45,8 km)
- Ljubljana–Jesenice (71,2 km)
- Maribor–Šentilj (16,5 km),
- gradnjo izvennivojskih križanj ceste z železnico in izvennivojskih dostopov na perone,
- gradnjo telekomandne naprave na progji Sežana–Jesenice (129,8 km),
- elektrifikacijo proge Sežana–Anhovo (56,6 km),
- elektrifikacijo proge Anhovo–Jesenice (73,2 km),
- gradnjo sodobnejših sistemov signalnovarnostnih naprav,
- gradnjo sodobnejših sistemov telekomunikacijskih naprav, ki obenem omogočajo tudi ustrezno in nemoteno povezavo z Evropo,
- posodobitev ranžirne postaje Zalog,
- gradnjo ljubljanskega železniškega vozlišča,
- gradnjo potniške postaje Ljubljana.

Zadnji dve alineji sta neposredno povezani z razvojem primestnega potniškega prometa po železnici. Razbremenitev obstoječih vpadnic v ljubljanskem železniškem vozlišču s preusmeritvijo tranzitnih tovornih tokov po obvoznih progah zunaj mesta daje obetavne možnosti za razvoj tirnega primestnega in mestnega prometa v povezavi s cestno železnico v samem središču mesta. Obstoječo delitev dnevniških migracijskih tokov v ljubljanski regiji (14% železnica, 50% avtobus, 36% osebni avtomobili) je treba temeljito spremeniti v korist železnice. Cilj, ki je narodnogospodarsko in ekološko gotovo utemeljen, je preusmeritev več kot polovice primestnih migracijskih tokov na železnico, kar z drugimi besedami pomeni, da bi se po železnici od sedanjih osem tisoč potnikov dnevno v prihodnosti prepeljalo okrog 30 tisoč potnikov dnevno.

4.3. Gradnja prog za višje in visoke hitrosti

Koridorji prog za višje in visoke hitrosti temeljijo na zasnovi evropske mreže hitrih in glavnih prog, določeni v navedenih evropskih dokumentih.

Kot je razvidno iz slike 4/2 je v proučevanju nova hitra proga za hitrost 250 km/h, ki poteka čez Slovenijo v smeri: Pariz/Madrid–Barcelona–Torino–Milano–Benetke–Trst–Ljubljana–Zagreb/Budimpešta–Kijev–Beograd–Atene/Carigrad.

Med proge za hitrosti do 160 km/h sodijo glavna proga proti Mariboru in Dunaju, obvozne proge ljubljanskega železniškega vozlišča, glavna proga Pragersko–Ormož–Murska Sobota–Hodoš, glavna proga iz Kopra s priključkom na hitro progo Trst–Ljubljana ter glavna proga Ljubljana–Jesenice (z rekonstrukcijo in gradnjo drugega tira).

S tem bo slovenska železniška hrbtenica prog v smeri Koper–Ljubljana–Maribor–madžarska meja z odcepi proti Trstu, Reki, Beljaku, Zagrebu in Gradcu sestavni del omrežja evropskih hitrih prog. Te proge bodo povezovale Slovenijo z drugimi evropskimi državami, “deželna” središča pa med seboj in s podobnimi središči sosednjih držav.

Na hitri progi Trst–Ljubljana–Zagreb bodo poleg priključkov (vozlišč) glavnih prog v Ljubljani, Zidanem Mostu in koprsko-tržaškem območju tudi stičišča v drugih točkah prepletanja hitre proge z obstoječimi posodobljenimi progami, ki bodo omogočala tudi vožnje vlakov nižje stopnje in določenega dela tovornega prevoza po tej progi.

5.0. DINAMIKA RAZVOJA IN POTREBNA FINANČNA SREDSTVA

5.1. Projekti, sofinancirani s posojili EBOR/EIB

Vrednost projektov, za katere je dogovorjeno, da bosta zanje dali posojila EBOR in EIB v obdobju od 1994 do 1997 in uporaba teh sredstev po posameznih vrstah del ter po posameznih odsekih prog so razvidni v tabeli 5/1. V tabeli 5/2 so po letih prikazana potrebna sredstva za vračanje vseh do sedaj odobrenih posojil za vlaganje v slovensko železniško infrastrukturo. Pri posojilih EBOR in EIB gre pretežno za kreditiranje obnove obstoječih prog (glej poglavje 4.1), in sicer:

- remont 148 km prog (slika 5/1),
- zamenjava 50 km vozne mreže (slika 5/2),
- obnova mostov in podpornih ter opornih zidov,
- nabava opreme za vzdrževanje proge in opreme za dopolnitev IS, tehnična pomoč,
- obnova telekomunikacijskega sistema in ŽAT central (slika 5/3),
- posodobitev ranžirne postaje Zalog (slika 5/4),
- odprava ozkih grl (izvennivojska križanja, predori).

Ob tem je treba pripomniti, da se bodo remontna in druga dela na odsekih prog, ki se ujemajo z bodočimi progami za višje oziroma visoke hitrosti, opravljala že v skladu s tehničnimi standardi, ki veljajo za to hitrostno raven.

5.2. Drugi razvojni projekti

Dinamika razvoja po drugih projektih in po posameznih letih v obdobju od 1994 do 2005 je razvidna v tabeli 5/1.

V prvih dveh stolpcih (obnova) gre za sredstva, potrebna za ohranjanje eksploatacijske sposobnosti obstoječih prog na čim višji tehnični ravni. V prvem stolpcu so prikazana potrebna letna sredstva za 50 km remonta, v drugem pa potrebna letna sredstva za vsakoletno investicijsko porabo pri prenovitvi postaj, prog in signalnovarnostnih naprav, za naložbe za povečanje varnosti po odločbah republiških inšpekcijskih služb, za izgradnjo manj zahtevnih podhodov in izvennivojskih križanj ceste z železnico ipd.

V tretjem in četrtem stolpcu so navedena potrebna sredstva za dograditev obstoječega železniškega sistema s signalnovarnostnimi in telekomunikacijskimi napravami, gradnjo nove proge za povezavo Slovenije z Madžarsko, gradnjo drugega tira na

posameznih odsekih enotirnih prog, modernizacijo proge Sežana–Nova Gorica–Jesenice in za gradnjo oziroma prenovo prog za višje hitrosti, tako kot je to opredeljeno v nadaljevanju.

5.2.1. Dograditev signalnovarnostnega in telekomunikacijskega sistema ter elektrifikacija prog

Dograditev telekomunikacijskega sistema obsega zamenjavo obstoječega zastarelega analognega telekomunikacijskega sistema z novim digitalnim telekomunikacijskim sistemom. Projekt je nadaljevanje s posojilom EBOR/EIB začete naložbe in bo z njo vzpostavljen sodoben telekomunikacijski sistem na celotnem prometnem križu slovenskih železnic.

Dograditev signalnovarnostnih naprav obsega vgradnjo elektronskih signalnovarnostnih naprav namesto zastarelih mehaničnih ali relejnih varnostnih naprav na odsekih, kjer so te najbolj zastarele, in sicer najprej na odsekih Ljubljana–Sežana in Pragersko–Murska Sobota. Tudi ta naložba pomeni posodobitev glavne prometne železniške smeri Sežana–Pragersko–Šentilj–Murska Sobota in s tem večjo varnost, prepustnost, racionalnost obratovanja.

Dinamika in prostorska alokacija dograditve navedenih signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav sta razvidni s slike 5/3 in 5/4. V sklop dograditev sodijo tudi naslednji projekti:

- izgradnja telekomandne naprave na progi Sežana–Jesenice do leta 2000,
- elektrifikacija proge Sežana–Jesenice na relaciji Sežana–Anhovo do leta 2000 (prva faza), na relaciji Anhovo–Jesenice pa po letu 2000 (druga faza).

5.2.2. Nove proge, gradnja drugega tira

Pri dograditvi obstoječe mreže prog je v letih 1997 in 1998 predvidena gradnja slovenskega dela nove enotirne proge za neposredno povezavo Slovenije z Madžarsko v smeri Puconci–Hodoš v dolžini 25,0 km. Proga je namenjena pritegnitvi tranzitnega tovora iz Češke, Slovaške, Poljske, vzhodne Nemčije, Madžarske in Ukrajine v smeri proti pristanišču Koper, ima pa tudi velik politični pomen zaradi tesnejše povezave Slovencev, ki živijo na madžarski strani meje, z matično domovino. Proga je projektirana za hitrost do 160 km/h.

Da bi se mesto Lendava povežalo s slovenskim železniškim omrežjem po našem ozemlju, se do leta 2000 zgradi železniška proga Beltinci–Lendava v dolžini približno 20 km.

V obdobju od leta 1998 do leta 2000 je predvidena gradnja drugega tira Divača–Koper v dolžini 45,8 km. S tem se bo na tem enotirnem odseku bistveno povečala zmogljivost proge in s tem izboljšala zaledna povezava pristanišča Koper. V obdobju od leta 2001 do 2005 je predvidena tudi gradnja obvoznih prog ljubljanskega prometnega vozlišča in s tem povezanega sistema mestnega in primestnega prometa v Ljubljani. Za bolj pospešen razvoj primestnega prometa na železnici in s tem povezanim nakupom novih voznih sredstev bo do leta 2000 treba zgraditi dodatna postajališča na vpadnicah, zlasti v ljubljanski regiji.

Gradnja drugega tira Ljubljana–Jesenice v dolžini 71,2 km je zaradi spremenjenih prometnih tokov predvidena šele po letu 2005 in ni vključena v program naložb v obravnavanem obdobju. Prav tako je po letu 2005 načrtovana gradnja na sliki 4/2 predvidenih novih regionalnih prog, ki dopolnjujejo obstoječi železniški sistem.

5.2.3. Proge za višje in visoke hitrosti

Uresničitev evropske mreže hitrih prog na ozemlju Slovenije v skladu z evropskimi dokumenti, navedenimi v poglavju 3.0., je predvidena po letu 2000. Prvi takšen poseg je prenova proge dolžine 106 km Zidani Most–Maribor–Šentilj v smeri proti Dunaju za hitrost do 160 km/h. Začetek večjih del je predviden leta 2001, medtem ko bi remont na posameznih odsekih te proge, kjer trasa proge ostaja v svoji osi, že potekali po standardih, ki jih taka hitrost zahteva. V prenavo te proge je vključena tudi gradnja drugega tira Maribor–Šentilj (16,5 km). Ta proga povezuje hitro progo Gradec–Dunaj s hitro progo (v proučevanju – za hitrost 250 km/h) Trst–Ljubljana–Zidani Most – Zagreb kot delom južnoevropske hitre proge Madrid–Barcelona–Milano–Benetke–Trst–Ljubljana–Zagreb–Beograd/Budimpešta (slika 4/2).

Dolžina hitre proge od slovensko-italijanske meje pri Trstu do slovensko-hrvaške meje pri Dobovi je 179 km. Njena gradnja s prvim odsekom Ljubljana–Zidani Most je predvidena po letu 2005 in ni vključena v dinamiko finančnih naložb v obravnavanem obdobju.

Predvidena vrednost 1 km take proge je po izkušnjah tujih železnic 15 mio USD, tako da bi bila vrednost celotne proge po grobi oceni 2691 mio USD. Idejne gradbene rešitve za odsek proge Ljubljana–Zagreb so izdelane, izbrana je savska različica, za odsek Trst–Ljubljana pa je izdelanih več različic.

Z vzpostavitvijo sistema navedenih prog za višje in visoke hitrosti bi se Slovenija enakopravno vključila v evropski sistem hitrih prog. Dostopnost Slovenije in mobilnost prebivalstva bi se tako bistveno izboljšali, časi potovanja v primerjavi z obstoječimi pa skrajšali, kot to kaže slika 5/5.

Predvidena dinamika gradnje je izraz trenutnih realnih razmer in predvidevanj v Evropi, treba pa jo bo skrbno prilagajati dogajanju v naših sosednjih državah, saj taka naložba ne more biti rezultat načrtovanja ene same države, pač pa jo je treba obravnavati kot člen v verigi interesov in prometne politike evropskih držav kot celote.

Tabela 5/1: Dinamika potrebnih naložb do I. 2005 (cene 30. 9. 1993)

Leto		Obnova			Proge za višje in visoke hitrosti	v mio SIT	
		remont	druge investicije	dograditev		Skupaj	SKUPAJ
1994	EBOR/EIB	3.927	1.044	779	–	5.750	
	drugi viri	–	2.400	610	–	3.010	8.760
1995	EBOR/EIB	4.058	1.632	1.362	–	7.052	
	drugi viri	–	2.400	3.986	–	6.386	13.438
1996	EBOR/EIB	2.154	1.334	940	–	4.428	
	drugi viri	–	2.400	4.187	–	6.587	11.015
1997	EBOR/EIB	–	559	500	–	1.059	
	drugi viri	3.782	2.400	6.909	–	13.091	14.150
1998		3.782	2.000	11.012	–		16.794
1999		3.782	2.000	8.313	–		14.095
2000		3.782	2.000	8.278	–		14.060
2001		3.782	2.000	11.208	5.220		22.210
2002		3.782	2.000	10.932	8.352		25.066
2003		3.782	2.000	11.744	8.352		25.878
2004		3.782	2.000	5.872	10.904		22.558
2005		3.782	2.000	8.308	10.904		24.994

Vlaganja v razvoj železnice na km proge pri nekaterih tujih železnicah v letu 1991:

- Avstrija	196.000 USD/km
- Portugalska	125.000 USD/km
- Švica	455.000 USD/km
- Italija	233.470 USD/km
- Slovenija	55.000 USD/km

(predvideni znesek za leto 1994)

Tabela 5/2: Potrebna sredstva za vračanje posojil javnega podjetja Slovenske železnice po posameznih letih (cene 30. 9. 1993)

Leto	v mio SIT		
	Glavnica	Obresti	Skupaj
1994	1.009,9	1.123,8	2.133,7
1995	767,5	1.207,2	1.974,7
1996	784,2	1.505,7	2.289,9
1997	1.477,4	1.605,5	3.082,9
1998	1.600,2	1.498,2	3.098,4
1999	1.778,8	1.365,7	3.143,7
2000	1.721,5	1.233,8	2.955,3
2001	1.690,1	1.045,3	2.735,4
2002	1.719,2	911,2	2.630,4
2003	1.757,2	784,1	2.541,3
2004	1.650,2	642,1	2.292,3
2005	1.523,1	532,2	2.055,3
2006	1.538,4	426,8	1.965,2
2007	1.270,3	319,6	1.589,9
2008	1.285,8	230,9	1.516,7
2009	671,9	150,1	822,0
2010	548,5	111,1	659,6
2011	548,5	77,0	625,5
2012	548,5	43,1	591,6
2013	221,3	6,8	228,1
2014	61,3	1,9	63,2
	24.173,0	14.822,1	38.995,1

V tabelah 5/1 in 5/2 finančni viri za uresničitev nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture po letu 1997 niso določeni in bodo opredeljeni najkasneje v letu 1997.

6.0. SKLEP

Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture opredeljuje glavne smeri slovenskega železniškega omrežja in hkrati daje grobo finančno oceno potrebnih sredstev, ki bi omogočila ta razvoj.

Dinamika in obseg tega razvoja sta v tem programu sicer v grobem prilagojena dolgoročnim načrtom evropskih držav in najnujnejšim potrebam ter interesom našega gospodarstva in družbe, vendar ju bo treba še sproti prilagajati nadaljnjemu razvoju prometnih tokov v tem delu Evrope.

Ustrezen razvoj slovenske železniške infrastrukture je odločilen pogoj za vključenost slovenskih železnic in pristanišča Koper v evropske prometne tokove. Zaostanek

na tem področju bo v prihodnosti nenadomestljiv in ima lahko usodne posledice ne le za slovensko prometno gospodarstvo, pač pa tudi za gospodarstvo Slovenije kot celoto, saj gre za področje, kjer ima Slovenija objektivne primerjalne prednosti in jih mora izkoristiti.

Št. 326-03/90-2/41

Ljubljana, dne 25. oktobra 1995.

Predsednik
Državnega zbora
Republike Slovenije
Jožef Školč l. r.

[Barvna priloga - 1. del](#)

[Barvna priloga - 2. del](#)