

## Zbirka medijskih objav

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE,  
za obdobje 10. 2. 2015

---

Število objav: 5

Televizija: 2

Tisk: 1

Internet: 2

Spremljane teme:

Inženirska dejavnost, ...: 0

Črtomir Remec: 4

Inženirska zbornica ...: 3

Barbara Škraba Flis: 0

Zakon o ... gradnjami: 0

Zbor za oživitvev ... ZORG: 0

## Seznam objav v zbirki:

Televizija	Naslov	Pogovor z Vido Ogorelec, Črtomirjem Remcem in Klemenom Grebenškom		
Zaporedna št. 1	Medij; Doseg	TV Slovenija 1; 753.000	21:24	Trajanje: 10 min
	Rubrika, Datum	Studio City; 9. 2. 2015		
Stran v zbirki: 5	Avtor	Marcel Jr. Štefančič		
	Teme	Črtomir Remec		
Povzetek	...infrastrukturnimi projekti? Z mano so Klemen Grebenšek, državni sekretar na Ministrstvu za infrastrukturo, Vida Ogorelec, direktorica Umanotere, in mag. Črtomir Remec, predsednik slovenske Inženirske zbornice in predsednik Evropskega sveta inženirskih zbornic. Zdaj, novih velikih infrastrukturnih projektov se pri nas očitno bojimo zaradi preteklih...			

Televizija	Naslov	Politično zavlačevanje pri drugem tiru		
Zaporedna št. 2	Medij; Doseg	Kanal A; 650.000	18:01	Trajanje: 11 min
	Rubrika, Datum	Svet; 9. 2. 2015		
Stran v zbirki: 7	Avtor	Kristina Hacin		
	Teme	Črtomir Remec		
Povzetek	...ta rok konec meseca, pripravila načrt financiranja, ampak a lahko tako obsežen projekt kot je drugi tir, delamo brez nekega strateškega investitorja? ČRTOMIR REMEC (Inženirska zbornica Slovenije): Ja, seveda lahko, je pa bistveno bolje, če imamo strateškega investitorja. Je to pa v celoti gledano zelo velik projekt,...			

Internet	Naslov	Za železniško omrežje, ki je prednostno, ni denarja		
Zaporedna št. 3	Medij; Doseg	Delo.si; 230.086		
	Rubrika, Datum	Gospodarstvo; 9. 2. 2015		
Stran v zbirki: 13	Avtor	Aleš Stregar		
	Teme	Inženirska zbornica Slovenije , Črtomir Remec		
Povzetek	...miliard evrov, zgolj za projekte TEN-T 250 milijard, za promet pa bo v evropskem proračunu do leta 2020 na voljo 26,2 milijarde evrov. V Umanoteri in Inženirski zbornici Slovenije (IZS) pri tem pozivajo vlado, naj ne ponavlja prakse izsiljenih infrastrukturnih projektov, temveč se odloča bolj strateško. Med projekte, ki naj dobijo...			

Tisk	Naslov	Za železniško omrežje, ki je prednostno, ni denarja		
Zaporedna št. 4	Medij; Doseg	Delo; 157.000	Stran: 25	Površina: 1.451 cm <sup>2</sup>
	Rubrika, Datum	Posel & denar; 9. 2. 2015		
Stran v zbirki: 17	Avtor	Aleš Stergar, B.T.		
	Teme	Inženirska zbornica Slovenije , Črtomir Remec		
Povzetek	...evrov, zgolj za projekte TEN-T 250 milijard, za promet pa bo v evropskem proračunu do leta 2020 na voljo 26,2 milijarde evrov. V Umanoteri in Inženirski zbornici Slovenije (IZS) pri tem pozivajo vlado, naj ne ponavlja prakse izsiljenih infrastrukturnih projektov, temveč se odloča bolj strateško. Med projekte, ki naj dobijo...			

Internet	Naslov	Posvet o infrastrukturnih projektih, 2. del: Če je NEK 2 odgovor, je vprašanje napačno		
Zaporedna št. 5	Medij; Doseg	Preberi.si;		
	Rubrika, Datum	Ostalo; 8. 1. 2015		
Stran v zbirki: 18	Avtor	Unknown		
	Teme	Inženirska zbornica Slovenije		
Povzetek	...Posvet o infrastrukturnih projektih, 2. del: Če je NEK 2 odgovor, je vprašanje napačno Energetika.NET PONEDELJEK , 9. FEBRUAR 2015 OB 00:54 Umanotera, Inženirska zbornica Slovenije (IZS), Plan B za Slovenijo, Zbornica komunalnega gospodarstva pri GZS in mreža Global Compact Slovenia so na podlagi analize napak iz preteklosti in primerov...			

## Pogovor z Vido Ogorelec, Črtomirjem Remcem in Klemenom Grebenškom

TV SLOVENIJA 1, 09.02.2015, STUDIO CITY, 21:24

**MARCEL ŠTEFANČIČ, JR.** (voditelj): Kako premagati naš posttravmatični strah pred velikimi infrastrukturnimi projekti? Z mano so Klemen Grebenšek, državni sekretar na Ministrstvu za infrastrukturo, Vida Ogorelec, direktorica Umanotere, in mag. Črtomir Remec, predsednik slovenske Inženirske zbornice in predsednik Evropskega sveta inženirskih zbornic. Zdaj, novih velikih infrastrukturnih projektov se pri nas očitno bojimo zaradi preteklih izkušenj, kot da nas muči posttravmatični sindrom, kot vojake, ki se vračajo iz vojne.

**KLEMEN GREBENŠEK:** Ja, to je očitno res, ampak naše mnenje je, da ni tako zelo travmatično. Ministrstvo trenutno vodi relativno velik projekt posodobitve železniške infrastrukture, kjer bo v štirih, petih letih investirano reda velikosti 900 milijonov evrov.

**ŠTEFANČIČ:** Ampak ali bo ta projekt premagal naš posttravmatični stres?

**GREBENŠEK:** Glede na to, da v medijih pravzaprav zavzema ta zadeva premalo prostora, tako rekoč ne vemo zanjo, jaz ocenjujem, da je to to.

**ŠTEFANČIČ:** Ampak vemo pa za en drug projekt, ki bi pa lahko premagal naš strah, če bo pravilno izpeljan, drugi tir.

**GREBENŠEK:** Absolutno in pristop, ki smo ga ubrali, je po naši oceni točno tak, kakor mora biti.

**ŠTEFANČIČ:** Skratka lahko dobimo drugi tir, ne da bi dobili obenem tudi anekse, kartelne dogovore, korupcijo, izčrpavanje državnih sredstev?

**GREBENŠEK:** Ja, jaz sem prepričan, da ja.

**ŠTEFANČIČ:** Drugi tir ja ali ne, je drugi tir številka ena med strateškimi projekti Slovenije?

**ČRTOMIR REMEC:** Ja, drugi tir je sestavni del posodobitve železniškega omrežja, predvsem tega koridorja baltsko-jadranskega, tako da definitivno ja.

**ŠTEFANČIČ:** Zato ker?

**REMEC:** Zato ker rabimo celoten koridor in brez posodobitve celotnega dela skozi Slovenijo pa tudi drugi tir njima tiste prave funkcije.

**ŠTEFANČIČ:** Avstrijci so ogromno denarja vložili, da bi nas zaobšli, da bi nas te transportne zaobšle, tam od Trsta, preko Celovca do Dunaja in tako naprej, proti Baltiku gor.

**REMEC:** Oni so pač izkoristili tudi te nove koridorske sheme, to se pravi tudi mediteranski koridor, ki gre v tej drugi smeri, in dejansko so vložili precej, ne, in to je sigurno strateška odločitev bila. Oni so tukaj šli na dolgoročno, da bodo nekoč prevzeli tudi tovar, če mi ne bi uspeli.

**ŠTEFANČIČ:** Ampak tukaj obstaja velika nevarnost, da nam bodo Avstrijci pobrali naš BDP, naše penzije, naše davke, če naj rezimiram.

**REMEC:** Definitivno. To je pač strateška odločitev in v tem kontekstu je treba gledat celotno posodobitev železniške vezave, ne, v ta baltsko-jadranski koridor in to je po mojem tudi strateška odločitev vlade, ki bo dolgoročno vplivala na razvoj Slovenije.

**ŠTEFANČIČ:** Ja, zdaj, Vida, ali pot do drugega tira lahko pelje mimo korupcije, mimo kartelnih dogovorov, mimo lobijev, mimo aneksov?

**VIDA OGORELEC:** No, v celoti sigurno ne, lahko bi pa nekatere varovalke vzpostavili, da bi čim bolj zmanjšali ta tveganja, ki so s tem povezana.

**ŠTEFANČIČ:** Recimo? Ena je že analiza tveganj recimo.

**OGORELEC:** To je sigurno, pa sploh transparentnost, tako da.

**ŠTEFANČIČ:** V smislu? Transparentnost rečemo pri vsaki stvari zdaj.

**OGORELEC:** Čisto konkretno na primer, jaz vem, da je bil Teš 6 sicer en projekt, ki je imel spletno stran, ker je insistirala Evropska investicijska banka za to in je bila tako minimalno narejena, zdaj recimo.

**ŠTEFANČIČ:** Analiza tveganja je bila na treh straneh tam, kakor jaz vem.

**OGORELEC:** Tako, tako da tukaj je spekter v tem smislu, no, da so zadeve, vse študije postopno, kolikor recimo zdaj drugi tir ta hip niti še sploh ne vemo, kaj pravzaprav, kje je v tej liniji, v stopnji priprave, seveda koliko je bilo že vložene denarja, je res 42 milijonov ali jih je bilo več.

**ŠTEFANČIČ:** To bomo zdaj izvedeli, iz prve roke bomo izvedeli.

**OGORELEC:** Ja, kako je investicijski načrt tako v tem smislu, vsak projekt ima nek svoj /angleška beseda/, nek svoj potek, kje na tej časovnici smo, to recimo ta hip ni transparentno, to lahko dekonstruiramo.

**ŠTEFANČIČ:** Bomo zdaj to dobili iz prve roke, zdaj kje smo, ali obstaja analiza tveganja, obstaja investicijski načrt, obstaja ta projekt transparentnosti pri tem projektu?

**GREBENŠEK:** Obstaja prve dve stvari, ta zadnja pa se strinjam.

**ŠTEFANČIČ:** Kaj, investicijski načrt obstaja?

**GREBENŠEK:** Tako.

**ŠTEFANČIČ:** Pa ga je recenzirala kakšna mednarodna inštitucija že, stroške?

**GREBENŠEK:** Ne, ne.

**ŠTEFANČIČ:** Potem je to tako, kot da ne obstaja.

**GREBENŠEK:** Mi ocenjujemo, da to čisto ni res. Narejena je na nivoju relativno dobro obdelane projekte dokumentacije na nivoju projekta za gradbeno dovoljenje, kar je že zelo natančno opredeljeno, kaj se bo delalo in to ni tako nemogoče oceniti pravilno in natančno tudi finančno.

**ŠTEFANČIČ:** Ali se da, vi ste šef inženirjev, ali se da te stvari oceniti, kako natančno se da oceniti, tukaj je neka ocena milijarda štiristo, toliko je stal približno Teš na koncu, ne, naj bi stal na koncu.

**REMEC:** Ja, to so projektantske ocene. Jaz, moje mnenje je, da približno plus minus 20 procentov lahko odstopajo cene od projektantskih. Glede na to, da so ponudniki pač odvisno, v katerem stadiju so ponudniki, ali si želijo delo, potem je lahko popust večji, če imajo preveč dela, potem pač ne dajo popustov, tako da šele trg.

**ŠTEFANČIČ:** Ali ni tudi odvisno od tega, kako močni so lobiji, zdaj?

**REMEC:** To je tako, to smo mi nekako, to mantra smo mi pregnali do te mere, da že vsi verjamemo, ne, ampak.

**ŠTEFANČIČ:** Verjamemo, ampak glejte, tukaj se ponavlja ta vzorec lopata je že zakopana, tukaj pri drugem tiru je lopata že zakopana, če je sporazumen, trasa je že, ne.

**GREBENŠEK:** V tem smislu je pa zadeva finančno že v veliki meri določena. Zamenjat traso ta trenutek bi bilo.

**ŠTEFANČIČ:** Zemljišča so odkupljena, kakor zdaj slišimo.

**GREBENŠEK:** Kako?

**ŠTEFANČIČ:** Zemljišča so tudi odkupljena, kakor zdaj slišimo

**GREBENŠEK:** Zemljišča, seveda, ampak dobro, zemljišča so strošek reda velikosti 5 milijonov evrov, tako da to je tako proti milijardi, tisoč štiristo milijonom je to.

**ŠTEFANČIČ:** Ja, kar povejte.

**REMEC:** Odvisno od katere tehnologije, ki bo uporabljena pri, ker je veliko predorov, lahko imaš pač ponudnika, ki ima boljšo tehnologijo, ki je pač bolj stroškovno učinkovit in bo lahko dal nižjo ponudbo. Bistveno je, da je krog ponudnikov dovolj velik, ne, to je bil problem Teša, ne, ker je zelo ozek, ampak v tem primeru jaz ne vidim problema kar se tiče gradbenega dela. Kar se tiče pa, ker treba je vedeti, ne, da pri železnici je gradbeni del sorazmerno majhen, še veliko je za zgodnji ustroj, se pravi priprava, potem tiri, potem signalizacija, elektrifikacija in vse to, kar še seveda ceno potem dviguje in tukaj je zelo velika pestrost ponudnikov.

**ŠTEFANČIČ:** Ampak ali je tukaj noter vse vključeno, tudi elektrifikacija, vse v teh milijardo štiristo?

**GREBENŠEK:** Vse, vse.

**ŠTEFANČIČ:** To je vse, pokrije vse kompletno in to bila milijarda 400.

**GREBENŠEK:** Tukaj noter je pri gradbenih delih 7% nepredvidenih stvari, se pravi ocenjeno je, da za 7% lahko ta cena odstopa navzgor zaradi ne dovolj poznane geologije recimo in podobnih zadev, 2% do 3% je enako narejeno pri teh ostalih delih, se pravi negradbenih, kar tudi lahko predstavlja pač neka tveganja, da se kaj mora narediti drugače, da se tehnologija zamenja ali kaj takega, ampak to je to.

**ŠTEFANČIČ:** Umanotera je dala zdaj na mizo en venček, en šopek infrastrukturnih projektov, ne, ki so mehkejši, kot se reče, mi si zmeraj predstavljamo pod infrastrukturo neke stavbe, palače in tako naprej, spomenike, ki si jih bomo postavljali.

**OGORELEC:** Ja, to je sicer bil skupni poziv, tako da je bila tudi **Inženirska zbornica**, pa še drugi podpisniki. Poudarek ni bil res na teh treh, na tem šopku treh projektov, poudarek je bil precej širši. Namreč pri velikih infrastrukturnih projektih, pa tudi pri tiru 2 seveda velja to, da so to objekti, ki so izrazito dolgoročne narave, kar pomeni, da mi pri njihovem načrtovanju bi morali vsaj neke scenarije imet do leta 2030, 2050, celo do konca stoletja, kaj lahko pričakujemo pri tej veliki negotovosti.

**ŠTEFANČIČ:** ampak kdo tako daleč misli, politika že ne današnja, politika niti ne misli več štiri leta naprej, politika misli do naslednjih predčasni volitev.

**OGORELEC:** Težava je v tem, da se projekcije v glavnem kar ekstrapolirajo, ne, da se zdajšnji trendi nadaljujejo kar linearno naprej. Jaz mislim, da je v tem, ena velika zmota, ker zdaj svet, tako kot ga pričakujemo, te možni scenariji so zelo raznoliki, od zelo katastrofičnih do nekih tehno zeleno optimističnih, verjetnost, da bo pa jutri tak, kot je pa danes, je pa to en najmanjših verjetnosti, res, tako da v tem smislu je tukaj kup enih novih trendov, ki bi jih morali strateško res upoštevati. Eno je to razogličjenje, podnebne spremembe, mi smo se zavezali k temu, da že sredi tega stoletja bomo praktično imeli ničelne izpuste toplogrednih plinov, kar pomeni, da bo to na celo družbo tektonsko vplivalo.

---

**ŠTEFANČIČ:** Tudi na železnice.

**OGORELEC:** Na železnice, na vse.

**ŠTEFANČIČ:** Ali ste vračunali to apokaliptično iluzijo?

**GREBENŠEK:** Železnice veljajo kljub vsemu za način premikanja, ki je ekološko relativno zelo sprejemljivo, tako da iz tega naslova so aktivnosti na železnicah ta trenutek in tudi v bodoče kar spoznane za ta prave.

**ŠTEFANČIČ:** Za konec me samo to zanima, metrojski sistem v Sloveniji, saj ga ne rabimo delat pod zemljo, metrojski sistem bi bil lahko nad zemljo v Sloveniji, saj to bi bil lahko velik infrastrukturni projekt, kjer bi se Slovenija dokončno povezala in to povezala nizkoogljivo, če naj tako rečem.

**REMEC:** Ja, ta primestna povezava sigurno je cilj, ne, ampak je pa poselitev Slovenije sorazmerno ni v to smer, ne, bolj je za ceste v tem trenutku in bo treba se pač temu prilagoditi.

**ŠTEFANČIČ:** Hočete reči, da bi mogli Slovence najprej razseliti, preseliti.

**REMEC:** Nekako smo pač zgodovinsko so ceste bile tiste, ki so bile bolj nekako cestno prilagojena poselitev, ampak seveda je treba to spremeniti ta vzorec, ne, ker je trend v železnicah in tovor gre na železnice in potniki gredo na železnice in to je po mojem bi rekel to je svetovni trend.

**ŠTEFANČIČ:** In bo manj bencina, nafte, ogljika in tako naprej, pa ne bo katastrofe. Najlepša hvala.

## Politično zavláčevanje pri drugem tiru

**KANAL A**, 09.02.2015, **SVET**, 18.01

**NUŠA P. LESAR:** Dober večer. Pa smo spet na začetku tedna. Tudi se vam je ponedeljek splet vlekel kot ponedeljek pač, brez skrbi vse mine prej kot vožnja po naših zastarelih tirih. Upajmo samo, da se te sramote zaveda tudi naša politika, da ne bo spet zamudila na lasten vlak. Leta 1875 je cesar Franc Jožef svečano otvoril prvo železnico na slovenskih tleh. Natanko 20 let je trajalo od začetka načrtovanja pa do prve vožnje po 577 kilometrov dolgi progi, ki je povezovala Dunaj in Trst. Slovenska politika pa se že približno toliko časa ukvarja tudi z modernizacijo 27 kilometrskega drugega tira, ki povezuje Koper in Divačo. Politika se že strinja, da drugi tir slovensko gospodarstvo z Luko Koper na čelu potrebuje, strinja pa se tudi, da za tak projekt pač ni denarja. Že desetletja. Kristina Hacin.

**KRISTINA HACIN:** Koalicija danes še enkrat več išče denar za drugi tir.

**PETER GAŠPERŠIČ** (minister za infrastrukturo): Vse bomo naredili, da se ta projekt uvrsti.

**HACIN:** Besede, ki smo jih že kar nekajkrat slišali. Piše se leto 2003, slovensko politiko preseneti odločitev Bruslja, da drugega Evropa ne bo financirala.

**JAKOB PRESEČNIK** (takrat minister za promet – 2003): Nas je današnja vest, bi rekel precej presenetila in tudi razočarala.

**HACIN:** A takratni premier obljublja.

**ANTON ROP** (takrat predsednik vlade – 2003): Ne glede na to lahko zagotovim slovenski javnosti, da bo drugi tir v Sloveniji zgrajen.

**HACIN:** Še enkrat to je bilo leta 2003. Tri leta kasneje v medijih novica.

**EDI PUCER** (oddaja 24 ur, 2006): Koalicija je zavrnila nadaljnjo obravnavo zakona o hitri gradnji drugega tira Koper – Divača in s tem začetek gradnje premaknila na čas po letu 2008.

**HACIN:** Leto 2007.

**JANEZ BOŽIČ** (takratni minister za promet, 2007): Ta denar moramo na nek način dobiti, skozi proračun ga dejansko ni.

**HACIN:** Takratni minister za okolje in prostor razlaga možno finančno konstrukcijo drugega tira

**JANEZ PODOBNIK** (2007): Sredstva državnega proračuna, privatna vlaganja in pa vložki različnih bank.

**HACIN:** Ob sprejemanju proračuna takratni predsednik vlade poslancem našteva prioritete.

**JANEZ JANŠA** (2007): Med katerimi je tudi tir Koper – Divača.

**HACIN:** A še en mandat kasneje ponovno poslušamo.

**PATRICK VLAČIČ** (takrat minister za promet - 2010): O izgradnji novega drugega tira, kjer smo tudi zelo pospešili stvari.

**HACIN:** Pospešili toliko, da še tri leta kasneje spet nov minister razlaga.

**SAMO OMERZEL** (takratni minister za infrastrukturo . 2013): Ta številka je seveda zame nesprejemljiva. 1,4 milijarde evrov vložili v 27 kilometrov železnic.

**HACIN:** In ko zadnji v vrsti na zaslišanju za ministra pravi, da drugega tira v tem mandatu zagotovo ne bo, s tem koalicijo razburi še preden sploh zapriseže kot minister in seveda ponovno slišimo obljube.

**MIRO CERAR** (predsednik vlade – 22.1.2015): Ne samo drugi tir, ampak nadaljevanje celotne obnove in posodobitve, torej modernizacije železniškega križa vključno z drugim tirom je zagotovo ena od temeljnih prioritet te vlade.

**HACIN:** Nekaj denarja nas zdaj seveda čaka v Evropi. Če bomo zaprosili zanj. A precejšen del bo država morala poiskati, v proračunu ali z javno-zasebnim partnerstvom.

**GAŠPERŠIČ:** Vsaka rešitev ima svoje prednosti in slabosti, tako da o tem se bomo pa danes pogovarjali.

**HACIN:** Iskali so danes in iskali bodo ponovno, že v četrtek.

**LESAR:** Že 20 let se pogovarjamo o drugem tiru, še vedno ne vemo kje bomo dobili denar. Pozdravljeni gospod Remec. Zdaj se na nek način, vsi upamo, da bo vlada ujela ta rok konec meseca, pripravila načrt financiranja, ampak a lahko tako obsežen projekt kot je drugi tir, delamo brez nekega strateškega investitorja?

**ČRTOMIR REMEC** (Inženirska zbornica Slovenije): Ja, seveda lahko, je pa bistveno bolje, če imamo strateškega investitorja. Je to pa v celoti gledano zelo velik projekt, namreč tukaj ne gre samo za drugi tir, gre za posodobitev celotnega železniškega dela na koridorju se pravi od Baltika do Jadrana in treba je zagotoviti sredstva za celotno prenovno.

**LESAR:** Tudi ceste potem zraven verjetno?

**REMEC:** No tukaj ceste niso vključene. Dejansko tendenca je, da je gre tovar in pa potniki, da grejo s cest na železnico.

**LESAR:** Zdaj kaj pa Kitajci, nekaj se je govorilo med obiskom v Sloveniji, da bi prišli oni graditi sem, kaj to pomeni, ne samo da prinesejo denar, ampak pripeljejo tudi svoje ljudi? Imamo potem sploh kakšno možnost vplivanja nanje, kdo bo gradil in kako naprej, katera podjetja?

**REMEC:** Ja zdaj konkretno ponudbe Kitajcev ne poznam, kolikor pa v sosednjih državah, kjer so ponujali tam ponudijo kredite in pa seveda pod ugodnimi pogoji in pa potem seveda izvedba je v njihovih rokah in vpliv na kakovost izvedbe je bistveno manjša kot če to sami izvajamo.

**LESAR:** Zdaj denar je bil sicer ključen problem že pri gradnji tega edinega tira, ki ga imamo, med Koprrom in Divačo. Železniška proga je bila dolga nekaj več kot 30 kilometrov, pa je bila potem po precejšnjih težava dokončana leta 1967, o drugem tiru pa se naši politiki pogovarjajo že toliko časa, kot smo lahko slišali, da nas bodo zdaj po levi prehiteli sosedje, Italijani in Avstriji torej. Čas je danes in kar je za proizvajalce ključno je to, da tovor do cilja pride v čim krajšem času.

Jasmina Štorman.

**JASMINA ŠTORMAN:** 60.000 avtomobilov in več kot 110.000 ton železa je lani v Luko Koper pripeljalo veliko logistično podjetje Hyunai Glovis. V Koprro pretovarja petino vseh svojih kontejnerjev.

**RONALDO DOVŽAK** (podjetje Glovis): Naš principal vsako leto povečuje količine tovara in bo prišel dan, ko bo tudi ti vse prenasičeno in zaradi drugega tira pač vlaki ne bodo prihajali, ne bodo odhajali.

**ŠTORMAN:** Zato se že zdaj ozirajo drugam, tudi v Trst.

**DOVŽAK:** Nekih 10 procentov že danes razporejamo na ti dve luki, pač za nek backup.

**ŠTORMAN:** Iz koprške luke se kar 60 odstotkov tovara v notranjost odpelje po tirih in tega se luški delavci najbolj bojijo, da jim bo zaradi prešibke železnice zmanjkalo dela.

**MARKO GRABLJEVEC** (svet delavcev Luke Koper): Gre za to, da nas blagovno transportni tokovi obšli, če ne gremo v izgradnjo drugega tira, to pa veste kaj pomeni, stagnirali bomo vsi. Na izgubi bodo tako avtoprevozniki kot špediterji, agenti in tako naprej in država.

**ŠTORMAN:** In izgubljajo že sedaj, ker eden od ladijskih agentov ni bil sposoben zagotoviti dodatnih kapacitet na železnici za dva velika proizvajalca avtomobilov, je njihov ladjar izgubil posej, ki bi koprski luki prinesel dodatnih 340.000 vozil na leto. Toliko jih namreč ni mogoče pripeljati na cesti, na železnici pa je prostora premalo. Namesto 160 kilometrov na uro, koliko bi omogočal drugi tir je stanje danes takšno.

**STROJEVODJA:** Naša hitrost danes je bila povprečna, dajmo biti odkriti, tam enih 35.

**ŠTORMAN:** Ali v času namesto 10 minutah vlak od Divače do Kopra zaradi vmesnega čakanja pride šele v uri in pol. Alternativno kam bi se logistični tokovi lahko preselili že gradi Avstrija. To je baltsko-jadranski koridor, ki bo Slovenijo po levi in severno od nas gladko obšel. Avstriji se očitno zavedajo, da bo vedno več kontejnerjev iz Kitajske, ter avtomobilov med srednjo Evropo in Azijo treba prepeljati prek severnojadranskih luk. In če naši tiri tega ne bodo zmogli bodo pač šli čez Italijo in Avstrijo. A ne gre le za tovor, tudi za potnike gre in te bi zdaj Slovenske železnice vsaj začasno med Divačo in Koprrom raje vozile z avtobusi in imele več prostora za toverne vlake.

**ALJAŽ PLEVNİK** (Urbanistični inštitut): Slovenske železnice pač operirajo na krajši rok in so predvsem gospodarski rezultati tisti, ki njih zanimajo.

**ŠTORMAN:** Interes ljudi pa bi moral biti v rokah države je prepričan urbanist Aljaž Plevnik.

**PLEVNİK:** Tu je težava, da nimamo pravega sogovornika na drugi strani, državni strani, ki bi jasno postavil te cilje in povedal kateri so koraki, s katerim denarjem.

**ŠTORMAN:** In ko smo že pri denarju, za projekt drugi tir smo doslej že porabili 43 milijonov evrov.

**LESAR:** I ves ta denar, ki smo si ga tudi izposodili, rekli ste tistih 30 milijonov, oziroma milijard, ki smo si jih izposodili, če bi porabili bolj koristno, se pravi ne za krpanje nekih lukenj, bi se zdaj verjetno pogovarjala druge stvari.

**REMEC:** Vsekakor. V vseh teh letih je bilo veliko priložnosti, da bi bila sprejeta odločitev za posodobitev železnic in bi dejansko teh, vsaj 1 milijardo od teh 30 strateško uporabili, dolgoročno za razvoj države.

**LESAR:** Se pravi strategija nam manjka ves ta čas.

**REMEC:** Definitivno.

**LESAR:** Kako blizu pa smo, zdaj če predvidevamo, da vseeno imamo vsaj nekaj te strateške pozicije, kako blizu smo, da zdaj zaradi te neodločnosti politike še to izgubimo?

**REMEC:** Ja to je popolnoma možno, ker politika se bo odločila, potem so pač različni scenariji. Seveda so vsi možni in verjetno glede na to bo tudi razvoj države različen.

**LESAR:** In kaj nas čaka recimo zdaj v prihodnjih letih, če se ne lotimo te gradnje drugega tira? Kako se nam bo to poznalo?

**REMEC:** Ja če se ne lotimo se bodo verjetno iskale potem neke alternativne rešitve, tovor bo šel zopet na cesto, kar pa ni tisti trend, ki bi si ga želeli. Namreč To kar sem že na začetku rekel, tovor naj bi šel na železnico, tako in tudi potniki dolgoročno, tako da to je svetovna usmeritev.

**LESAR:** Ja bomo videli. Upajmo, da se bo iz tega izcimilo zdaj kaj dobrega. Samo še do konca meseca imajo naši politiki rok, da pošljejo v Bruselj vsaj kakšen načrt.

**REMEC:** Ja jaz verjamem, da bodo zrelo razmišljali in se pravilno odločili.

**LESAR:** Upajmo. Hvala lepa vam za obisk v studiu.

# Za železniško omrežje, ki je prednostno, ni denarja

## Strategija razvoja prometa: Bo Slovenija še tranzitna dežela?

*Aleš Stergar, gospodarstvo*

pon, 09.02.2015, 10:00

### Ključne besede:

infrastruktura, strategija razvoja prometa, promet, Luka Koper, jedno omrežje, TEN-T



Tovarna železniška postaja v Kopru. Foto: Igor Zaplatil / Delo

Ljubljana - V javni razpravi o strategiji razvoja prometa v Sloveniji, po kateri je treba prednostno

**Strateške odločitve so ključne**

*V evropski komisiji vidijo veliko priložnost v*



izboljšati železniško infrastrukturo, urediti javni potniški promet in se lotiti predvsem takih projektov, ki so realni in jih bo mogoče tudi izvesti, so bile najbolj živahne razprave o novi progi med Divačo in Kopro, o tako imenovanem drugem tiru torej, in o cestni infrastrukturi na razvojnih oseh.

Tisti, ki so se prebili skozi 240-stranski dokument in priloženo okoljsko poročilo o celovitem vplivu na okolje, ali pa prislunili pojasnilom sestavljalcev, vedo, da v vladnem predlogu strategije ni ne prednostnih projektov (prioritet), ne finančnega okvirja. Oboje naj bi prinesla izvedbena resolucija, ki naj bi jo na infrastrukturnem ministrstvu pripravili v pomladnih mesecih. Kar je po mnenju najbolj ostrih kritikov odločno prepozno, saj se bo 26. februarja iztek rok, ko morajo članice EU prijaviti infrastrukturne projekte, za katere računajo na finančno pomoč iz (teoretično) nabito polnega evropskega infrastrukturnega proračuna.

Na ministrstvu za infrastrukturo pojasnjujejo, da se na oddajo vlog intenzivno pripravljajo. Predvidoma bo vloženih 12 prijav, natančnega seznama pa še ne morejo posredovati, ker se o njem še usklajujejo. Dodajmo, da je slejkoprej temeljno vprašanje, ali bo na seznamu tudi nova kopraska proga. Prejšnji teden smo tako dobili celo civilno iniciativo »Za izgradnjo drugega tira«, ministru za infrastrukturo Petru Gašperšiču naj bi prav zaradi te proge majal položaj.

Po navedbah infrastrukturnega ministrstva je osnutek strategije po oceni evropske komisije (EK) dovolj kakovosten in ustrezen, tako da omogoča črpanje evropskih sredstev. Na ministrstvu zatrjujejo, da EK ne bo omejevala ali kakorkoli problematizirala črpanja sredstev EU za prometne projekte v Sloveniji, dokler je sprejemanje strategije - sprejeta bo predvidoma do septembra 2015 - v napovedanih rokih.

Že v prvi javni razpravi v državnem svetu je bilo slišati pripombo, da je to v resnici strategija razvoja prometne infrastrukture, in ne prometa,

*naložbenem načrtu predsednika evropske komisije Jean-Clauda Junckerja za Evropo. Za projekte TEN-T na devetih evropskih prometnih koridorjih, čezmejne železniške in cestne povezave, navezave infrastrukture na pristanišča in letališča bo komisija namenila 12 milijard evrov, rok za oddajo predlogov držav pa se izteče 26. februarja. V Bruslju poudarjajo, da izbor projektov za financiranje ne bo politična odločitev, ampak zlasti finančna. Za povezovalne prometne projekte bi sicer do leta 2020 potrebovali 600 milijard evrov, zgolj za projekte TEN-T 250 milijard, za promet pa bo v evropskem proračunu do leta 2020 na voljo 26,2 milijarde evrov.*

*V Umanoteri in **Inženirski zbornici** Slovenije (IZS) pri tem pozivajo vlado, naj ne ponavlja prakse izsiljenih infrastrukturnih projektov, temveč se odloča bolj strateško. Med projekte, ki naj dobijo prednost, uvrščajo posodobitev železnic, celovito energijsko sanacijo stavb in celovito protipoplavno sanacijo. **Črtomir Remec**, predsednik IZS, še posebej poudarja strateškost odločitve za drugi tir železnice od Divače do Kopra. Za to povezavo so se zanimali Nemci pred 15 leti, zdaj je to zamujeno, saj sta Avstrija in Italija uredili ustrezno infrastrukturo mimo Slovenije. »Predstavljajte si razmere čez 20 let. Z drugim tirom imamo še možnost, da ohranimo gospodarske priložnosti vsaj v višegrajski skupini držav, sicer bomo obsojeni zgolj na Balkan,« pravi Remec.*

*Posodobitev železnice je tudi rešitev za tranzitni promet tovornjakov, ki po mnenju nekaterih strokovnjakov niti ne plačujejo vse škode, ki jo naredijo na cestah. Remca pa še skrbi, da v Sloveniji nimamo dovolj projektnih vodij, ki bi usklajevali delo inženirjev. Teh je v državi dovolj, kljub precejšnjemu razpadu gradbeništva. Strateško načrtovanje po mnenju Remca pomeni tudi upoštevanje stroškov in koristi projektov v življenjski dobi. Največji vpliv na stroške pa imata koncept in faza načrtovanja projekta.*

kar je precej širši pojem. Dejansko strategija govori o prehodu tovora in tudi potnikov s cest na železnice, ne da pa odgovora, kako bo Slovenija izkoristila geostrateški položaj. Na petkovem posvetu o velikih infrastrukturnih projektih so v Umanoteri vladi položili na srce, naj strategije ne ustvarjajo veliki projekti, temveč obratno, naj projekti izhajajo iz strategije. Doslej sicer neobstoječa enotna slovenska strategija je izhajala iz želje po zgraditvi avtocestnega omrežja. Vse se je vrtelo okrog avtocest. Kar samo po sebi verjetno niti ne bi bilo narobe, če pri tem ne bi pozabili na vso preostalo infrastrukturo.

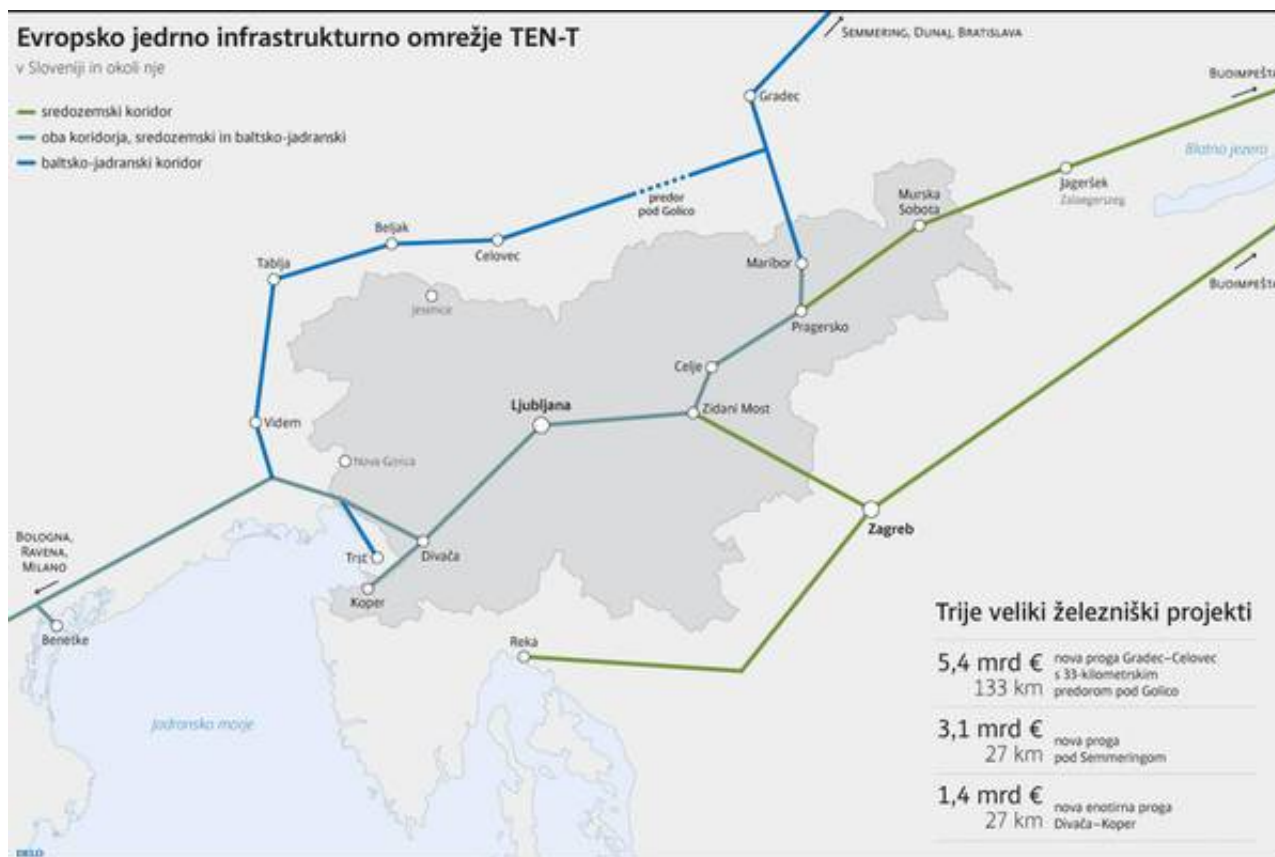
**Borut Tavčar**

Dejansko celo obstajajo sektorski nacionalni plani, a je bil na primer tisti za železnice izpolnjen nekaj odstotno, znameniti NPIA (nacionalni plan izgradnje avtocest) pa več kot devetdesetodstotno (z upoštevanjem naknadno vključene Pomurke verjetno celo več kot stoođstotno). Da ne bo pomote: tudi Pomurko smo krvavo potrebovali, poleg te pa še sodobne proge, primerne državne ceste na razvojnih in ostalih smereh.

## Slovenija najbolj tranzitna

Avtoceste zdaj večinoma imamo, ni pa čisto jasno, ali so izkoriščene. Osebni potniški promet se je neznansko razširil, pri javnem predolgo čakamo na integracijo. Tudi tovornjaki, ki jih ne znamo nočemo primerno cestniniti, veselo brzijo po naših avtocestah. Po evropski statistiki je Slovenija najbolj tranzitna med vsemi 28 evropskimi državami. Domači cestni tovorni promet predstavlja pri nas namreč le četrtno vsega, v Avstriji, ki je na drugem mestu, ga je skoraj dve petini.

Leta 2007 se je v EU tri četrtine tovora prepeljalo po cestah, 18,3 odstotka po tirih in 6,3 odstotka po kopenskih vodah. Leta 2012 se je delež po cesti prepeljanega tovora zmanjšal na 74,5 odstotka, delež prepeljanega po tirih se je povečal na 18,6 odstotka in po kopenskih vodah na 6,9 odstotka. V Sloveniji se je delež tovora, prepeljanega po cestah, s 70,1 odstotka leta 2007 v petih letih zmanjšal za natančno tri odstotne točke, delež prepeljanega po tirih pa se je seveda enako povečal na 32,9 odstotka. In bil, primerjalno, kar velik: izvzemši baltske države z več kot dvetretjinskim deležem prevoza po tirih si je delil tretje mesto z Avstrijo, za Švedsko in Slovaško. Razmerje med po tirih in po cestah prepeljanim tovorom je za železnico (in slovensko okolje) ugodno.



Toda strategija prometa bi morala najprej odgovoriti na vprašanje: Ali naj bo Slovenija tranzitna dežela? Ob pozitivnem odgovoru bi moralo ob avtocestah in tirih že doslej zrasti precej logističnih centrov, po povečevanju cestnega prometa pa bi nujno morali posodobiti železniško infrastrukturo. Razpadajočega 6000-kilometrskega omrežja državnih cest pri tem raje ne omenjamo.

## Četrstoletni projekt

Posredno strategija torej odgovarja na to vprašanje. Nobenega zagotovila pa ni, da se bo promet še naprej tako naglo krepil. Tudi na to opozarjajo v Umanoteri. V Luki Koper o rasti prometa menda ni dvoma - pod pogojem, da bo zgrajen dodatni tir. V zvezi s tem že skoraj pred desetletjem v prostor umeščen projekt se ne zapleta samo pri denarju. Glasne so tudi pripombe, da bi bil projekt po drugi trasi lahko tudi cenejši. Po zdaj predlagani, kjer je od 27 kilometrov proge na občutljivem kraškem terenu 20 kilometrov v predorih, verjetno ne. Ali tudi drugi tir torej ne vpliva na strategijo?

Državni sekretar na finančnem ministrstvu Metod Dragonja je sicer na posvetu in predstavitvi možnosti financiranja drugega tira, ki sta jih za Luko Koper pripravila ekonomista Aleš Groznik in Jože Damijan, dejal, da je večji problem od denarja varstvo okolja. Za izbrano traso nove proge med Divačo in Koperom je bilo naravovarstveno dovoljenje izdano, proti koncu sicer dolge poti je menda tudi gradbeno dovoljenje. Ampak kakorkoli obračamo: resnična ovira je denar.

No, Groznik in Damijan navajata, da bi ob 385 milijonih evrov nepovratnih evropskih sredstev četrtno od potrebne milijarde in pol, kolikor naj bi po njunem izračunu skupaj s financiranjem in davkom stal četrstoletni projekt, sofinancirali s posojilom in izdajo obveznic, kar naj bi pokrili s koncesnino in dividendami Luke Koper, z uporabnino javne železniške infrastrukture, ki jo plačujejo prevozniki, med

katerimi so z devetimi desetimi največje Slovenske železnice (poleg njih pa še Adria Transport (ADT) in Rail Cargo Austria (RCA)), in z bencinskim centom, ki bi v tej finančni konstrukciji predstavljal s 611 milijoni evrov več kot dve petini denarja. Skratka z denarjem, ki ga država zbira za druge namene, in z virom (bencinski cent), ki ga še ni in za katerim se pogleduje tudi za druge namene, na primer državne ceste.

Samo sodobna proga med Divačo in Koprom - za spodoben promet bi itak morala biti dvotirna - ne bi zadoščala. Po zahtevah za jedrna omrežja TEN-T bi morale proge dopuščati hitrosti do sto kilometrov na uro, po njih bi morali voziti tri četrt kilometra dolgi vlaki z 22,5-tonsko osno obremenitvijo. A tega pri nas ne dopušča skoraj nobena proga. Najbolj nujno bi bilo treba povečati nosilnost, vsaj na progi od Zidanega Mosta skozi Celje proti Pragerskemu. Pa drugi tir Maribor-Šentilj-Špilje-(avstrijski) Gradec bi bil tudi bolj ali manj nujen. Vsaj pri teh projektih je mogoče računati na evropska sredstva, tako kot na potekajočo elektrifikacijo goričke proge (Pragersko-Murska Sobota-Hodoš).

Na, recimo ji »šentiljski«, progi je bil na avstrijski strani pred dvema letoma odprt za promet dvotirni odsek med Lebringom in Lipnico, ob napovedih rasti prometa pa bo po navedbah našega ministrstva za infrastrukturo (MZI) dovolj posodobitev postaje Lipnica. Dvotirnost od tod do državne meje je sicer predvidena, ko bodo to zahtevale prometne potrebe. Na MZI pa zanikajo informacije, da naj bi severni sosedje progo med Špiljami in Gradcem zaradi obnov ali novogradnje zaprli.

## Obvozna proga

Gorenjska proga s približno 25 tovornimi vlaki na dan sicer še ni, tako kot ves X. koridor, porinjena čisto vstran. Vendar promet po srednjem delu celine zdaj poteka med severom in jugom že skozi Madžarsko: koridor »Orient/Vzhod-Mediteran« (od severa Nemčije po tej državi, skozi Češko, Dunaj in Budimpešto v Grčijo in Bolgarijo) ter rensko-donavski koridor iz Porenja (Wiessbaden in Strassbourg) z enim krakom skozi Češko in Slovaško in drugim skozi Avstrijo, Dunaj, Bratislavo in Budimpešto harfasto skozi Romunijo do romunskega Črnega morja). Gorenjski enotirni progi grozi, da bo ostala ozko grlo. Ker ni na evropskem jedrnem koridorju TEN-T, za drugi tir - recimo mimo Letališča Jožeta Pučnika, ki sicer ne generira prav veliko za tire primernege tovora - ne bo evropskega denarja.

Medtem je Italija posodobila tabeljsko progo, ki ni najbolj prometna in se napaja na turski železnici, je prometa na gorenjski progi zaenkrat še dovolj, čeprav je bila z odstranitvijo planiške proge in s tem navezave na Trbiž odrezana od tabeljske proge. (Zato pa imamo sedaj izjemne kolesarske povezave po trasi stare železnice vse od Mojstrane daleč proti Reziji.)

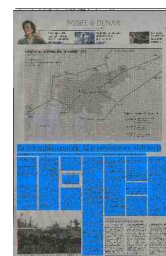
Edini dvotirni odsek gorenjske proge je karavanški predor, ki ga čaka nujna obnova oziroma zagotovitev višjih varnostnih standardov. Sporazum o potrebnih delih v predoru bosta predvidoma sredi marca podpisala resorna ministra Avstrije in Slovenije. Po navedbah ministrstva je predvidena preureditev predora iz dvotirnega v enotirni z evakuacijsko potjo.

V Avstriji namenjajo za železniško infrastrukturo težke milijarde na smereh, za katere - tako Groznik in Damijan - nimajo tovora. Pogled na zgornji zemljevid kaže, da nastaja lepa obvozna proga na obeh »naših« koridorjih. Podpisani je pred skoraj trinajstimi leti (!) s prometnega simpozija v dveh štajerskih prestolnicah za Delo pod naslovom Velike tovore s cest na tire poročal, da bi znala Avstrija s posodobljeno železniško povezavo pod Golico in Semmeringom tudi prevzeti del tovora s sicer čez Slovenijo speljanega po takratni klasifikaciji V. transevropskega vzhodno-zahodnega koridorja.

---

Strokovnjaki z graške tehnične univerze so sicer trdili, da ni alternativa; tudi zato, ker je gradnja hitre proge počasna. O umestnosti proge pod Golico so močno dvomili tudi avstrijski okoljevarstveniki.

Že takrat je bilo predvideno, da bi na progo pod Golico (Koralpe) preusmerili prevoze na vzhodnozahodni evropski osi iz Gradca prek Celovca do Tablje in morda tudi iz Maribora prek Celovca.



# Za železniško omrežje, ki je prednostno, ni denarja

## Strategija razvoja prometa Bo Slovenija še tranzitna država? – Na bencinski cent startajo tako cestni kot železniški projekti

V javni razpravi o strategiji razvoja prometa v Sloveniji, po kateri je treba prednostno izboljšati železniško infrastrukturo, urediti javni potniški promet in se lotiti predvsem takih projektov, ki so realni in jih bo mogoče tudi izvesti, so bile najbolj živahne razprave o novi progi med Divačo in Kopro, o tako imenovanem drugem tiru torej, in o cestni infrastrukturi na razvojnih oseh.

### ALEŠ STERGAR

Po navedbah infrastrukturnega ministrstva je osnutek strategije po oceni evropske komisije (EK) dovolj kakovosten in ustrezen, tako da omogoča črpanje evropskih sredstev. Na ministrstvu zatrjujejo, da EK ne bo omejevala ali kakorkoli problematizirala črpanja sredstev EU za prometne projekte v Sloveniji, dokler je sprejemanje strategije – sprejeta bo predvidoma do septembra 2015 – v napovedanih rokih.

Že v prvi javni razpravi v državnem svetu je bilo slišati pripombo, da je to v resnici strategija razvoja prometne infrastrukture, in ne prometa, kar je precej širši pojem. Dejansko strategija govori o prehodu tovora in tudi potnikov s cest na železnice, ne da pa odgovora, kako bo Slovenija izkoristila geostrateški položaj. Na petkovem posvetu o velikih infrastrukturnih projektih so v Umanoteri vladi položili na srce, naj strategije ne ustvarjajo veliki projekti, temveč obratno, naj projekti izhajajo iz strategije. Doselej sicer neobstoječa enotna slovenska strategija je izhajala iz želje po zgraditvi avtocestnega omrežja. Vse se je vrtelo okrog avtocest. Kar samo po sebi verjetno niti ne bi bilo narobe, če pri tem ne bi pozabili na vso preostalo infrastrukturo.

### Slovenija najbolj tranzitna

Avtoceste zdaj večinoma imamo, ni pa čisto jasno, ali so izkoriščene. Osebni potniški promet se je neznansko razširil, pri javnem predolgo čakamo na integracijo. Tudi tovornjaki, ki jih ne znamo/nočemo primerno cestniniti, veselo brzijo po naših avtocestah. Po evropski statistiki je Slovenija naj-

bolj tranzitna med vsemi 28 evropskimi državami. Domači cestni tovorni promet predstavlja pri nas namreč le četrtno vsega, v Avstriji, ki je na drugem mestu, ga je skoraj dve petini.

Leta 2007 se je v EU tri četrtine tovora prepeljalo po cestah, 18,3 odstotka po tirih in 6,3 odstotka po kopenskih vodah. Leta 2012 se je delež po cesti prepeljanega tovora zmanjšal na 74,5 odstotka, delež prepeljanega po tirih se je povečal na 18,6 odstotka in po kopenskih vodah na 6,9 odstotka. V Sloveniji se je delež tovora, prepeljanega po cestah, s 70,1 odstotka leta 2007 v petih letih zmanjšal za natančno tri odstotne točke, delež prepeljanega po tirih pa se je seveda enako povečal na 32,9 odstotka. In bil, primerjalno, kar velik: izvzemši baltske države z več kot dvetretjinskim deležem prevoza po tirih si je delil tretje mesto z Avstrijo, za Švedsko in Slovaško. Razmerje med po tirih in po cestah prepeljanim tovorom je za železnico (in slovensko okolje) ugodno.

Toda strategija prometa bi morala najprej odgovoriti na vprašanje: Ali naj bo Slovenija tranzitna dežela? Ob pozitivnem odgovoru bi moralo ob avtocestah in tirih že doslej zrasti precej logističnih centrov, po povečevanju cestnega prometa pa bi nujno morali posodobiti železniško infrastrukturo. Razpadajočega 6000-kilometrskega omrežja državnih cest pri tem raje ne omenjamo.

### Četrstoletni projekt

Posredno strategija torej odgovarja na to vprašanje. Nobenega zagotovila pa ni, da se bo promet še naprej tako naglo krepil. Tudi na to opozarjajo v Umanoteri. V Luki Koper o rasti prometa menda ni dvoma – pod pogojem, da bo zgrajen dodatni tir. V zvezi s tem že skoraj pred desetletjem v prostor umeščenim projektom se ne zapleta samo pri denarju. Glasne so tudi pripombe, da bi bil projekt po drugi trasi lahko tudi cenejši. Po zdaj predlagani, kjer je od 27 kilometrov proge na občutljivem kraškem terenu 20 kilometrov v predorih, verjetno ne. Ali tudi drugi tir torej ne vpliva na strategijo?

Državni sekretar na finančnem ministrstvu Metod Dragonja je sicer na posvetu in predstavitvi možnosti financiranja drugega tira, ki sta jih za Luko Koper pripravila ekonomista Aleš Groznik in Jože Damijan, dejal, da je večji problem od denarja varstvo okolja. Za izbrano traso nove proge med Divačo in Koprrom je bilo naravovarstveno dovoljenje izdano, proti koncu sicer dolge poti je menda tudi gradbeno dovoljenje. Ampak kakorkoli obračamo: resnična ovira je denar.

No, Groznik in Damijan navažata, da bi ob 385 milijonih evrov nepovratnih evropskih sredstev četrtno od potrebne milijarde in pol, kolikor naj bi po njunem izračunu skupaj s financiranjem in davkom stal četrstoletni projekt, sofinancirali s posojilom in izdajo obveznic, kar naj bi pokrili s koncesnino in dividendami Luke Koper, z uporabnino javne železniške infrastrukture, ki jo plačujejo prevozniki, med katerimi so z devetimi desetimi največje Slovenske železnice (poleg njih pa še Adria Transport (ADT) in Rail Cargo Austria (RCA)), in z bencinskim centom, ki bi v tej finančni konstrukciji predstavljal s 611 milijoni evrov

več kot dve petini denarja. Skratka z denarjem, ki ga država zbira za druge namene, in z virom (bencinski cent), ki ga še ni in za katerim se pogleduje tudi za druge namene, na primer državne ceste.

Samo sodobna proga med Divačo in Koprrom – za spodoben promet bi itak morala biti dvotirna – ne bi zadoščala. Po zahtevah za jedrna omrežja TEN-T bi morale proge dopuščati hitrosti do sto kilometrov na uro, po njih bi morali voziti tri četr kilometra dolgi vlaki z 22,5-tonsko osno obremenitvijo. A tega pri nas ne dopušča skoraj nobena proga. Najbolj nujno bi bilo treba povečati nosilnost, vsaj na progi od Zidanega Mosta skozi Celje proti Pragerskemu. Pa drugi tir Maribor–Šentilj–Špilje–(avstrijski) Gradec bi bil tudi bolj ali manj nujen. Vsaj pri teh projektih je mogoče računati na evropska sredstva, tako kot na potekajočo elektrifikacijo goričke proge (Pragersko–Murska Sobota–Hodoš).

Na, recimo ji »šentiljski«, progi je bil na avstrijski strani pred dvema letoma odprt za promet dvotirni odsek med Lebringom in Lipnico, ob napovedih rasti prometa pa bo po navedbah našega ministrstva za infrastrukturo (MZI) dovolj posodobitev postaje Lipnica. Dvotirnost od tod do državne meje je sicer predvidena, ko bodo to zahtevale prometne potrebe. Na MZI pa zanikajo informacije, da naj bi severni sosedje progo med Špiljami in Gradcem zaradi obnov ali novogradnje zaprli.

### Obvozna proga

Gorenjska proga s približno 25 tovornimi vlaki na dan sicer še ni, tako kot ves X. koridor, porinjena čisto v stran. Vendar promet po srednjem delu celine zdaj poteka med severom in jugom že skozi Madžarsko: koridor »Orient/Vzhod–Mediterran« (od severa Nemčije po tej državi, skozi Češko, Dunaj in Budimpešto v Grčijo in Bolgarijo) ter rensko-donavski koridor iz Porenja (Wiessbaden in Strassburg) z enim krakom skozi Češko in Slovaško in drugim skozi Avstrijo, Dunaj, Bratislavo in Budimpešto harfasto skozi Romunijo do romunskega Črnega morja). Gorenjski enotirni progi grozi, da bo ostala ozko grlo. Ker ni na evropskem

jedrnem koridorju TEN-T, za drugi tir – recimo mimo Letališča Jožeta Pučnika, ki sicer ne generira prav veliko za tire primerne tovora – ne bo evropskega denarja.

Edini dvotirni odsek gorenjske proge je karavanški predor, ki ga čaka nujna obnova oziroma zagotovitev višjih varnostnih standardov. Sporazum o potrebnih delih v predoru bosta predvidoma sredi marca podpisala resorna ministra Avstrije in Slovenije. Po navedbah ministrstva je predvidena preureditev predora iz dvotirnega v enotirni z evakuacijsko potjo.

V Avstriji namenjajo za železniško infrastrukturo težke milijarde na smereh, za katere – tako Groznik in Damijan – nimajo tovora. Pogled na zgornji zemljevid kaže, da nastaja lepa obvozna proga na obeh »naših« koridorjih. Podpisani je pred skoraj trinajstimi leti (!) s prometnega simpozija v dveh štajerskih prestolnicah za *Delo* pod naslovom *Velike tovore s cest na tire* poročal, da bi znala Avstrija s posodobljeno železniško povezavo pod Golico in Semmeringom tudi prevzeti del tovora s sicer čez Slovenijo speljanega po takratni klasifikaciji V. transevropskega vzhodno-zahodnega koridorja. Strokovnjaki z graške tehnične univerze so sicer trdili, da ni alternativa; tudi zato, ker je gradnja hitre proge počasna. O umestnosti proge pod Golico so močno dvomili tudi avstrijski okoljevarstveniki.

*V Avstriji namenjajo za gradnjo železniške infrastrukture milijarde evrov na smereh, za katere nimajo tovora.*

*V Avstriji namenjajo za gradnjo železniške infrastrukture milijarde evrov na smereh, za katere nimajo tovora.*

# 1,4

**milijarde evrov bi stala gradnja drugega tira od Divače do Kopra**

## STRATEŠKE ODLOČITVE SO KLJUČNE

V evropski komisiji vidijo veliko priložnost v naložbenem načrtu predsednika evropske komisije Jean-Clauda Junckerja za Evropo. Za projekte TEN-T na devetih evropskih prometnih koridorjih, čezmejne železniške in cestne povezave, navezave infrastrukture na pristanišča in letališča bo komisija namenila 12 milijard evrov, rok za oddajo predlogov držav pa se izteče 26. februarja. V Bruslju poudarjajo, da izbor projektov za financiranje ne bo politična odločitev, ampak zlasti finančna. Za povezovalne prometne projekte bi sicer do leta 2020 potrebovali 600 milijard evrov, zgolj za projekte TEN-T 250 milijard, za promet pa bo v evropskem proračunu do leta

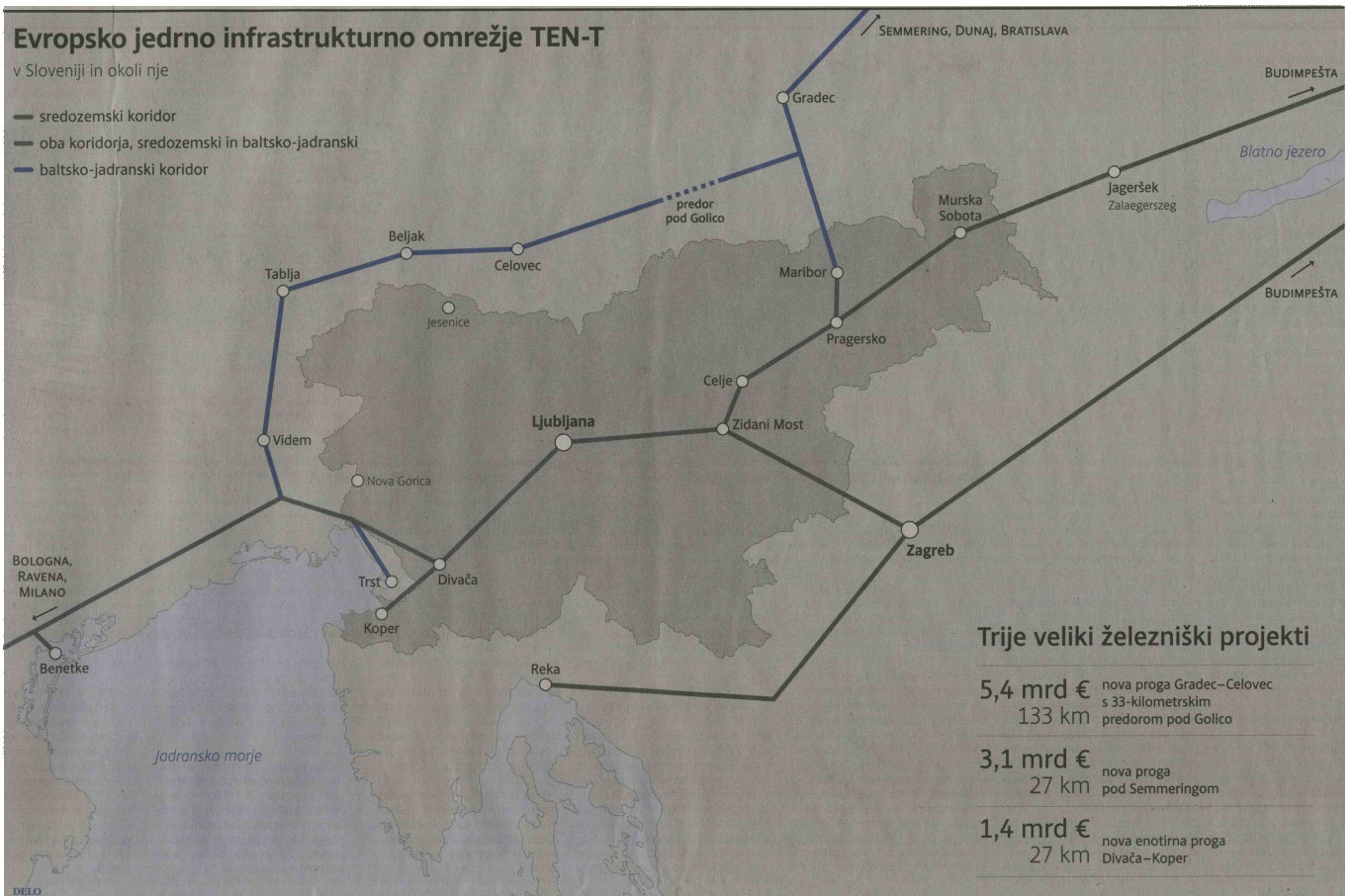
2020 na voljo 26,2 milijarde evrov. V Umanoteri in **Inženirski zbornici Slovenije (IZS)** pri tem pozivajo vlado, naj ne ponavlja prakse izsiljenih infrastrukturnih projektov, temveč se odloča bolj strateško. Med projekte, ki naj dobijo prednost, uvrščajo posodobitev železnic, celovito energijsko sanacijo stavb in celovito protipoplavno sanacijo. **Črtomir Remec**, predsednik **IZS**, še posebej poudarja strateškost odločitve za drugi tir železnice od Divače do Kopra. Za to povezavo so se zanimali Nemci pred 15 leti, zdaj je to zamujeno, saj sta Avstrija in Italija uredili ustrezno infrastrukturo mimo Slovenije. »Predstavljajte si razmere čez 20 let. Z drugim tirom imamo

še možnost, da ohranimo gospodarske priložnosti vsaj v višegrjski skupini držav, sicer bomo obsojeni zgolj na Balkan,« pravi Remec. Posodobitev železnice je tudi rešitev za tranzitni promet tovornjakov, ki po mnenju nekaterih strokovnjakov niti ne plačujejo vse škode, ki jo naredijo na cestah. Remca pa še skrbi, da v Sloveniji nimamo dovolj projektovnih vodij, ki bi usklajevali delo inženirjev. Teh je v državi dovolj, kljub precejšnjemu razpadu gradbeništva. Strateško načrtovanje po mnenju Remca pomeni tudi upoštevanje stroškov in koristi projektov v življenjski dobi. Največji vpliv na stroške pa imata koncept in faza načrtovanja projekta. **B. T.**



Promet v Luki Koper se bo povečeval pod pogojem, da bo zgrajen dodaten železniški tir. LJUBO VUKELIČ





Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo prosbo razmnoževati in distribuirati!

## Posvet o infrastrukturnih projektih, 2. del: Če je NEK 2 odgovor, je vprašanje napačno

### Energetika.NET

PONEDELJEK, 9. FEBRUAR 2015 OB 00:54

Umanotera, **Inženirska zbornica Slovenije (IZS)**, Plan B za Slovenijo, Zbornica komunalnega gospodarstva pri GZS in mreža Global Compact Slovenia so na podlagi analize napak iz preteklosti in primerov dobrih praks iz tujine v okviru Umanoterinega posveta o velikih infrastrukturnih projektih vladi predlagali sistemske ukrepe ter smernice za izbiro in načrtovanje infrastrukturnih projektov. Podpisniki menijo, da moramo tri dobro zastavljene projekte - celovito energetske prenovne zgradbe, posodobitev železnice in vzpostavitev uporabniku prijaznega javnega potniškega prometa ter protipoplavno sanacijo in celovito upravljanje z vodami - izvesti čim prej in čim bolj učinkovito. Pri izbiri projektov morajo biti v ospredju inovativnost, ustrezno strateško načrtovanje in trajnostni razvoj. "Če je NEK 2 odgovor, je vprašanje napačno," je dejala direktorica Umanotere Vida Ogorelec. Mnenje o prihodnjih investicijah so podali tudi Stane Merše z Inštituta Jožef Stefan (IJS), ekonomist Jože P. Damijan in predstavniki ministrstva za infrastrukturo (MzI).