

Železnica v središču prometne politike

Ker gre gradnja avtocestnega križa h koncu, bosta pomembni gradnja in posodobitev železniškega omrežja, za kar bo potrebnih okoli devet milijard evrov

CVETO PAVLIN

Dosedanji prometni ministri so se od leta 1994 najbolj zavzemali za gradnjo avtocest, zdajšnji minister Patrick Vlačič pa pravi, da je železnica zdaj postavljena v središče prometne politike in da se bo močneje zavzemal za gradnjo in posodobitev železniške infrastrukture. Pravi, da bodo vse infrastrukturne projekte, ki so bili že sprejeti na vladi ali v državnem zboru, spravili v smiselno celoto. Ti projekti, cestni in železniški, so po ocenah vredni 14 milijard evrov, od tega je bilo 4,5 milijarde evrov že porabljenih za gradnjo cest in avtocest.

Ker so bile železnice vsa ta dolga leta na stranskem tiru, pravi Vlačič, bo treba opredeliti tiste infrastrukturne projekte, ki bodo dali največjo dodano vrednost gospodarstvu in prebivalstvu, hkrati pa bodo okoljsko primerni. Ni dovolj v prometno politiko zapisati, da je treba več tovornega prometa s cest preusmeriti na železnice, v praksi pa se dogaja nasprotno.

Železnice bo treba na novo organizirati

Minister Vlačič še vedno vidi tovorni promet kot strateško priložnost za gospodarsko rast Slovenije, čeprav ne tako kot zdaj, ko je večina tovora v

tranzitu. Smiselno je, da se tovor za nekaj časa ustavi v Sloveniji, kjer se mu z logističnimi storitvami dodaja vrednost, ki se pokaže v večjem prihodu in ustvarjanju novih delovnih mest. Slovenija namreč nima veliko strateških prednosti, njena lega pa to je, saj lahko igra pomembno vlogo kot logistična platforma za vso srednjo in jugovzhodno Evropo.

Za gradnjo in posodobitev železniške infrastrukture bo treba zagotoviti denar. Ker ga v proračunu ni dovolj, bo treba poiskati druge vire. Ena od možnosti je tudi tesnejše strateško sodelovanje z Nemškimi železnicami, o čemer se je več govorilo v času prejšnje vlade. Zdaj je položaj tak, da bi Slovenske železnice najprej konsolidirali in na novo organizirali, šele nato bo na vrsti razmislek o sodelovanju s tujimi partnerji, tudi Nemškimi železnicami.

Prednost drugemu tiru Koper–Divača

V prihodnjih letih je gradnja drugega železniškega tira od Kopra do Črnega Kala najpomembnejša naložba v železniško infrastrukturo. Minister Vlačič je za prihodnje leto napovedal izdajo gradbenega dovoljenja za to traso, konec leta pa naj bi na 27-kilometrskem odseku že zbrneli gradbeni stroji. Graditi

bodo začeli v Kopru na odseku Koper–Črni Kal.

Odsek Črni Kal–Divača bodo glede na napovedi začeli graditi leta 2011. Ko bo enoini drugi tir zgrajen, bo mogoče po novem in zdajšnjem tiru prepeljati 40 milijonov ton prometa, kar zadošča za dolgoročne načrte Luke Koper. Projekt bo razdeljen na več odsekov, tako da se bodo lahko najprej lotili tistih, na katerih ne bo težav z odkupom zemljišč. Če bo gradnja potekala po načrtih, bi drugi tir zgradili leta 2015 ali 2016. V prihodnjih letih bodo pripravljali prostorski načrt, ki bo pozneje omogočal dograditev še drugega novega tira ob na novo zgrajenem. Kdaj se bo začela gradnja tega tira, je težko napovedati.

Potreben bo nov strateški načrt

Slovenske železnice imajo od 1. oktobra novega generalnega direktorja, Gorana Brankoviča, ki je že napovedal pripravo strateškega načrta, s katerim naj bi se Slovenske železnice preoblikovale iz pretežnega prevoznika v ponudnika zahtevnejših logističnih storitev. Zadnji strateški načrt, ki ga je sprejela in potrdila vlada, je še tisti iz leta 2003, bolj znan kot Nova smer. Strateški načrt do leta 2015 Skupaj na tirih, ki ga je pripravil nekdanji generalni direktor Tomaž Schara, pa vlada ni potrdila.

Razvoj in posodobitev železniškega omrežja

Projekt razvoja in posodobitve slovenskega železniškega omrežja je med nacionalne strateške razvojne projekte do leta 2023 uvrstila že prejšnja vlada, predstavil pa ga je takratni minister za promet Janez Božič. S tem projektom naj bi povečali osne obremenitve, posodobili signalnovarnostne naprave in na glavnih povezavah v petem in desetem evropskem prometnem koridorju povečali hitrost vlakov na 160 kilometrov na uro. Večina teh del, za katera bi potrebovali skoraj devet milijard evrov, bi bila glede na časovnice v projektu končana do leta 2020, preostala pa do leta 2023. Denar za gradnjo naj bi dobili z javno-zasebnim partnerstvom. Večina denarja bo porabljenega za posodobitev oziroma gradnjo železniške infrastrukture v petem evropskem prometnem koridorju.

Cilji posodobitve železniškega omrežja, pri kateri gre največkrat za novogradnjo hitrih dvotirnih prog, so večja osna obremenitev, večja dovoljena hitrost vlakov, interoperabilnost, elektrifikacija, daljinsko vodenje prometa in večja varnost. Kot rečeno, bo večina denarja porabljenega za dvotirno železniško progo v petem evropskem prometnem koridorju med Koprom in Hodošem, po kateri bodo vlaki vozili s hitrostjo 160 kilometrov na uro, med Divačo in Ljubljano pa celo 250 kilometrov na uro.

Gradnja v petem koridorju ima prednost pred desetim koridorjem.

Gradnja novih prog in posodobitev obstoječih

Tako kot pri avtocestnem programu bo tudi pri železniškem omrežju največji zalogaj reševanje železniškega prometa na ljubljanskem vozlišču. Zdaj ves železniški promet, tovorni in potniški, poteka skozi središče Ljubljane. Načrtovalci železniške infrastrukture predvidevajo preusmeritev tovornega prometa po novi progi severno od Ljubljane, potniški promet pa bi do novega ljubljanskega potniškega centra lahko pripeljali s predorom pod Rožnikom.

Posodobitev desetega prometnega koridorja bo finančno manj zahtevna. Ob avtocesti naj bi zgradili nov odsek gorenjske proge, tako da bi tudi letališče na Brniku dobilo železniško povezavo. Na odseku Ljubljana–Zidani Most–Dobova pa naj bi progo speljali po zdajšnji trasi. Ob gradnji novih prog sedanjih ne bi opustili, saj bi bile namenjene lokalnemu potniškemu prometu in zbiranju tovornih železniških pošiljk. Pred časom so bila odobrena sredstva za nadaljevanje obnove kočevske proge, po kateri naj bi nekoč spet stekel tudi potniški promet, kar bi bilo za kraje s številnimi dnevnimi migranti v Ljubljano nadvse dobrodošlo.