



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**DRŽAVNI ZBOR**

Poslanska skupina Nova Slovenija - krščanski demokrati

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 96 70, f: 01 478 98 45, e: ps-nsi@dz-rs.si, www.dz-rs.si



Ljubljana, 24. 2. 2017

**ODBOR ZA INFRASTRUKTURO, OKOLJE IN PROSTOR**  
**Igor Zorčič, predsednik**

**ZADEVA: Zahteva za sklic nujne seje Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor**

Spoštovani!

Na podlagi 2. odstavka 48. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije Poslanska skupina Nove Slovenije – krščanskih demokratov zahteva sklic nujne seje Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor, z naslednjo točko dnevnega reda:

**Problematika financiranja in gradnje drugega tira železniške proge**  
**Divača - Koper**

**Obrazložitev:**

Ob dejstvu, da je za razvoj Luke Koper, slovenske prometne infrastrukture in logistike nedvomno potreben drugi tir na železniški progi Divača – Koper, je skrajni čas, da država po tolikih letih neodločnega ravnanja, taktiziranja in preračunavanja, da »na mizo« vsa dejstva. Torej prave številke, izračune, časovnico izgradnje ter celotno finančno konstrukcijo, ki je še danes, žal, ne poznamo.

V preteklih mesecih je bilo tako medijsko, kot tudi politično veliko polemiziranja o financiranju tega projekta. Čeprav sta si tako gospodarstvo kot politika enotna, da Slovenija drugi tir potrebuje, pa razhajanja nastanejo pri samem bistvu investicije: tira ne moremo in ne smemo zgraditi za vsako ceno in pod vsakimi pogoji. Zato bi že zdavnaj morali prisluhniti tudi tistim, ki opozarjajo, da njegova izgradnja lahko pomeni tudi novo »investicijsko luknjo brez dna«, podobno projektu TEŠ 6.

V Novi Sloveniji smo že januarja 2015 zahtevali sklic nujne seje na to temo, vendar koalicija naših predlogov o seznanitvi s časovnico izgradnje ter celotno finančno konstrukcijo, takrat ni podprla. Žalostno je, da danes, po dveh letih od takrat, na ta vprašanja še nimamo odgovorov. V tem času je bilo sicer pridobljeno gradbeno dovoljenje, vendar ne vemo, kakšno je oziroma kakšne zahteve postavlja pred investitorja. Ministrstvo za infrastrukturo je v februarju 2015 tudi »lovilo« rok za prijavo tega projekta na razpis Evropske komisije in pridobitev 385 mio evrov nepovratnih sredstev. Šlo je za vnaprej izgubljeno bitko, saj je popolnoma jasno, da na razpisu ne more konkurirati nihče, ki nima zagotovljene celotne finančne konstrukcije.

Sledile so obljube ministra dr. Petra Gašperšiča, da bo do konca leta 2015 pridobil tuje vlagatelje, ki bi bili pripravljeni v javno zasebnem partnerstvu sofinancirati izgradnjo

drugega tira. Tudi ta pot doslej ni bila uspešna. Sledila je ustanovitev projektnega podjetja 2TDK, ki naj bi v izgradnjo vložila 200 mio evrov, enak znesek naj bi predstavljal evropski denar, nekaj pa še vložek Slovenskih železnic in Luke Koper po načelih Junckerjevega sklada. Naj spomnimo, da je minister za infrastrukturo septembra 2016 ob glasovanju o interpelaciji, svojo funkcijo ministra vezal na gradnjo drugega tira. Če se gradnja ne bi začela v letu 2017, je napovedal svoj odstop.

Vse bolj kaže, da se gradnja v tem letu ne bo začela (vsaj v pravem pomenu besede ne), sestajajo se različni strokovnjaki z različnimi predlogi in predvsem z različnimi interesi. Zaskrbljujoče ob tem je, da vsi poudarjajo in zagotavljajo, da je omenjeni tir mogoče zgraditi z bistveno manjšimi finančnimi sredstvi.

Spomladi lansko leto je Jože P. Damijan v svoji študiji izpostavil, da je bil projekt drugega tira v sedanji obliki zasnovan izjemno razkošno, po najvišjih tehničnih, varnostnih in okoljevarstvenih standardih. »Če bi traso izpeljali malce bolj desno od sedanjega tira, bi se lahko izognili vsaj polovici predorov, ki predstavljajo polovico vrednosti investicije. Eden izmed ključnih problemov je, da je projekt drugega tira zasnovan kot enotirna proga, z vzporednimi servisnimi predori, katerih edini namen je evakuacija potnikov v primeru izrednih dogodkov v glavnem predoru.«

Dne 2.12. 2016 je bilo na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo objavljeno končno poročilo Preveritve ocenjene vrednosti ter vse možne racionalizacije in optimizacije za projekt drugega tira nove železniške proge Divača – Koper, ki ga je pripravilo podjetje GEODATA EngineeringSpA, dne 30.09.2016.

V zaključku poročila navajajo, da je edina možnost optimizacije ocenjene vrednosti pri izgradnji proge izključno za tovorni promet, kar bi pomenilo zožitev projekta na enocestvne predore. Kljub temu, da revizija zajame tudi vprašanje morebitne spremembe obstoječe trase, ugotavlja, da nobena sprememba trase ne bi pomenila prednosti v smislu znižanja stroškov.

Svojo rešitev predlaga tudi strokovna skupina Dvotirna proga PROJEKT 4 km – gre za inovativno in za okolje dosti bolj prijazno in uporabno rešitev, poleg tega pa pomeni velik finančni prihranek. Projekt bi izvedli kot dvotirno progo, ki ima ob sedanjih en sam nov 4,1 km dolg predor. Izpostavljamo najpomembnejše vidike:

uporabljena je obstoječa proga Koper-Rižana, Loka 11,2km in Prešnica-Divača 14,4 km. Na omenjeni trasi med postajama Loka in Prešnica se na novo zgradi 4,4 km tunel in na prostem okoli 1,4 km tako, da premagamo skupno višinsko razliko 390 m. Material, ki ga izkopljejo v tunelu se lahko uporabi v pri gradnji tretjega pomola, turističnega otoka,...). Rešitev bistveno zmanjša stroške financiranja, saj dodatno zgradimo le en tunel v dolžini 4,4 km in ne 20,4 km.

- Predlagana rešitev je v celoti zgrajena po zahtevah Ten-T dogovora transportnih poti po železnici. Inovacija, ki je dovoljena in zaželeno po Ten-T dogovoru, je patentirana in zagotavlja potiskanje/zadrževanje kompozicije vleka po strmini z jekleno vrvjo. Bistveno pri tej inovaciji je, da vlak med vožnjo v strmino in po njej ter na kraški planoti ne stoji in ne čaka in da se vsa premikanja izvršijo s hitrostjo 50 km/h.
- Predlagana rešitev v skupni dolžini 30,2 km obdrži vse obstoječe predore, mostove in podvoz. Nekoliko se poveča število mostov/podvozov, s tem prebivalcem iz leve in desne strani proge omogoča večjo povezanost. V nenaseljenih predelih proge se zgradijo podhodi za živali, ki jih lahko uporabljajo kmetje.

- Proga naj bi pridobila vso zaščito proti hrupu, skladno z EU predpisi (65 do 75 dB).
- Izvedena naj bi bila potisna enota v dolžini 5,8 km z motor-generatorjem n izmenični tok.
- Vlakovna kompozicija se od ranžirne postaje Luka Koper vodi do Prešnice avtomatično tako, da se nikjer ne ustavi in nato spet pospeši. Najmanjša hitrost v predoru je 50km/h, najvišja hitrost v tem delu proge je 120km/h.
- Ker je predvidena sukcesivna gradnja, naj bi bila proga dokončana v roku treh let, gradnja se lahko podaljša za največ eno leto.
- V enem predoru sta na koncu izgradnje dva tira. Upoštevanji so vsi pogoji požarne varnosti, omogoči se tako potniški kot tovorni promet.

Predlagana rešitev zagotavlja skladnost s Ten-T pogoji in EAR TSI standardi. Upoštevanji so standardi običajne dvotirne proge, izvede se tudi zaščita okolja skladno z EU predpisi za posege v okolje.

Letna prepustnost tovora 22 milijonov ton po eni cevi ali tiru pri povprečni masi vlaka 1300 ton (min 110ton, max 1500ton). Pri dveh ceveh ali tiru se masa podvoji.

Ker se proga samo delno gradi, ostala proga pa se obnovi, je investicija za skoraj 500 mio nižja od načrtovane z DDV.

Pomemben je tudi podatek cene prevoza na tono, ki je za 2 eur po toni cenejša. Torej, po izračunih strokovnjakov je cena prevožene tone pri projektu Dvotirna proga PROJEKT 4KM 2,6 eur, pri dosedanji predlagani rešitvi pa znaša cena prevoza na tono prepeljanega tovora 4,6 eur. Na letni ravni prihranimo kar 44 milijonov eur brez upoštevanja pridobljene energije. Krajši je tudi čas transporta, in sicer za 20 minut, kar pomeni 30% krajši čas, kot pri predlagani rešitvi ministrstva.

Ministrstvo predvideva čas gradnje od 6-7 let, s predstavljenjo inovativno rešitvijo se čas izgradnje skrajša vsaj za polovico, torej od 3-4 leta.

Predlagana rešitev omogoča tudi močno povečanje deleža del domače gradbene in strojne industrije za kar 300 milijonov eur.

Še ena bistvena primerjava med potrjenim projektom Ministrstva za infrastrukturo in projektom strokovne skupine Dvotirna proga Projekt 4 km: prvi pomeni izgradnjo 20,4 km predorov s tremi viadukti. Ne vključuje sanacije prvega tira, prav tako ni rešen problem požarov v naravi, vključeni niso ubežni predori. Ocenjena vrednost znaša 1.000 mil. evrov.

Drugi projekt pomeni modernizacijo obstoječega tira, dodaja se drugi tir s protipožarno in zvočno zaščito. Nov odsek s predorom v dolžini 4 km z jekleno vrvjo s sovprežno vleko in rekupercijo električne energije, požarno ventilacijo in sistemom za avtomatsko gašenje. Ocenjena vrednost je 650 mio evrov.

V Novi Sloveniji smo prepričani, da alternativnega predloga omenjenih strokovnjakov ne smemo zanemariti zgolj zaradi obljube o predvidenem začetku gradnje v letošnjem letu. Ta je glede na vsa znana dejstva vprašljiva; enako je vprašljiva tudi končna cena te investicije, ki jo predlaga ministrstvo. Več kot dobro desetletje let država načrtuje izgradnjo drugega tira železniške proge Divača-Koper, pa še vedno nimamo odgovorov na vsa vprašanja. Kot dober gospodar bi morala država preučiti in upoštevati vse alternativne predloge, ki pomenijo racionalizacijo stroškov gradnje. To bi moral biti ključen in edini argument pri končni odločitvi.

Glede na navedeno predlagamo, da Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor v skladu s svojimi pristojnostmi opravi razpravo in sprejme naslednje

**SKLEPE:**

- 1. Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor poziva Vlado Republike Slovenije, da se v roku 30 dni opredeli do predlaganih rešitev strokovne skupine Dvotirna proga Projekt 4 km. Pri tem naj pojasni razloge za vsa razhajanja med vladnim predlogom izgradnje drugega tira železniške proge Koper – Divača ter predlogom strokovne skupine.**
- 2. Odbor za infrastrukturo, okolje in prostor predlaga Državnemu zboru RS, da zaradi pomembnosti te investicije, ki za državni proračun predstavlja veliko breme, o izgradnji drugega tira opravi javno razpravo.**

Predlagatelji predlagamo, da na nujno sejo Odbora za infrastrukturo, okolje in prostor povabite predstavnike naslednjih institucij:

- Ministrstvo za infrastrukturo,
- Ministrstvo za finance,
- Luka Koper, d.d.,
- Slovenske železnice, d.o.o.
- Prof. dr. Jožeta Duhovnika (strokovna skupina Dvotirna proga Projekt 4 km, Aškerčeva 6, Ljubljana)
- Prof. dr. Jožeta P. Damijana (Ekonomska fakulteta)

Mag. Matej Tonin,  
vodja poslanske skupine NSi

**Priloge:**

- Predlog alternative rešitve strokovne skupine Dvotirna proga Projekt 4 km z dne 14.2.2017,
- Izvleček preveritve ocenjene vrednosti ter vse možne racionalizacije in optimizacije za projekt drugega tira nove žel. proge Divača – Koper
- Ustno poslansko vprašanje vodje PS NSi predsedniku vlade dne 13.2.2017