

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

RAZVOJNE PERSPEKTIVE SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Ljubljana, avgust 2012

SIMONA RAZDRTIČ

IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisana Simona Razdrtič, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtorica diplomskega dela z naslovom Razvojne perspektive slovenskih železnic, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem dr. Zarjanom Fabjančičem.

Izrecno izjavljam, da v skladu z določili Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami) dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

S svojim podpisom zagotavljam, da

- je predloženo besedilo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- je predloženo besedilo jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem
 - poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v diplomskem delu, citirana oziroma navedena v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, in
 - pridobila vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti (v pisni ali grafični obliki) uporabljena v tekstu, in sem to v besedilu tudi jasno zapisala;
- se zavedam, da je plagiatstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Zakonu o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami);
- se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega diplomskega dela dokazano plagiatstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom.

V Ljubljani, dne _____

Podpis avtorice: _____

KAZALO

UVOD	1
1 PREVOZNA POLITIKA	2
1.1 POMENSKA POVEZAVA POJMOV PROMET IN PREVOZ (TRANSPORT)	3
1.2 DELITEV PROMETA	4
1.3 ANALIZA PREDNOSTI, SLABOSTI, PRILOŽNOSTI IN NEVARNOSTI (SWOT ANALIZA) NA PODROČJU CELOTNEGA PROMETA IN PROMETNE INFRASTRUKTURE	4
2 STANJE PROMETA	7
2.1 PRIMERJAVA MED VRSTAMI PROMETA	7
2.2 STANJE SLOVENSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE V PRIMERJAVI S CESTNO INFRASTRUKTURO	13
3 ZGODOVINSKI PREGLED ŽELEZNIC NA SLOVENSLEM.....	15
3.1 IZUM LOKOMOTIVE	15
3.2 PRIČETEK ŽELEZNIC NA SLOVENSLEM	15
3.3 SISTEM DRŽAVNIH ŽELEZNIC (OBDOBJE OD 1873 DO 1918)	17
3.4 OBDOBJE OD NASTANKA JUGOSLAVIJE DO DRUGE SVETOVNE VOJNE (OD 1918 DO 1941).....	20
3.5 DRUGA SVETOVNA VOJNA IN POVOJNA DOBA (OD 1941 DALJE).....	21
3.6 VOJNA V SLOVENIJI LETA 1991 IN OBDOBJE PO NJEJ	22
3.7 STANJE DANES	22
4 PREDSTAVITEV PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV	23
4.1 TRANSEVROPSKA PREVOZNA MREŽA (TEN-T).....	23
4.2 PAN-EVROPSKI KORIDORJI.....	24
4.3 PROSTORSKI POTEK PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV.....	25
4.4 POMEN PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV ZA GOSPODARSTVO REPUBLIKE SLOVENIJE.....	27
4.5 V. IN X. KORIDOR.....	29
4.5.1 V. koridor	30
4.5.2 X. koridor	31
5 RAZVOJNE PERSPEKTIVE SLOVENSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE	32
5.1 DOKUMENTI DOLGOROČNEGA NAČRTOVANJA RAZVOJA.....	33

5.2	SMERI RAZVOJA EVROPSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE	34
5.3	RAZVOJ SLOVENSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE.....	35
5.4	FINANČNI VIRI.....	36
5.5	ŽELEZNIŠKI PROJEKTI OBNOV, NADGRADENJ IN NOVOGRADENJ	38
5.5.1	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)	39
5.5.2	Gradnja II. tira Maribor – Šentilj	40
5.5.3	Ljubljana – Kranj – Jesenice s povezavo letališča Jožeta Pučnika Ljubljana	41
5.5.4	Elektrifikacija in rekonstrukcija železniške trase Pragersko – Hodoš	42
5.5.5	Nova proga Divača – Koper	44
5.6	SMERI RAZVOJA	45
	SKLEP.....	45
	LITERATURA IN VIRI	47

KAZALO SLIK

Slika 1: Pan-evropski prometni koridorji	27
Slika 2: V. in X. koridor	29
Slika 3: Potek V. in X. evropskega koridorja s terminali – logističnimi centri in prekladalnimi postajami	30

KAZALO TABEL

Tabela 1: Kopensko transportno omrežje, Slovenija	8
Tabela 2: Prevozna sredstva, Slovenija	9
Tabela 3: Vozni kilometri, Slovenija	9
Tabela 4: Vlakovni kilometri, Slovenija	10
Tabela 5: Prihodi in odhodi ladij, Slovenija	10
Tabela 6: Vzleti in pristanki letal, Slovenija	10
Tabela 7: Potniški prevoz in promet, Slovenija	11
Tabela 8: Blagovni prevoz in promet, Slovenija	12
Tabela 9: Prometne nesreče, Slovenija	13
Tabela 10: Ocena potrebnih finančnih sredstev za razvoj JŽI v obdobju 2008 – 2020 (v evrih)	36
Tabela 11: Prioritetni projekti OP ROPI za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada v obdobju od leta 2007 do 2013 (V. koridor)	37
Tabela 12: Zagotovljeni viri finančnih sredstev od 2011 do 2023	38
Tabela 13: Investicijski stroški (LŽV)	40
Tabela 14: Investicijski stroški (Ljubljana – Kranj – Jesenice)	42
Tabela 15: Investicijski stroški (Pragersko – Hodoš)	43

UVOD

Prometni sistem je eden pomembnejših sistemov v gospodarstvu vsake razvite družbe. Njegov razvoj ima velik vpliv na pospeševanje ali zaviranje razvoja družbe kot celote in učinkovitost gospodarstva. V Sloveniji se zavedamo makroekonomskega pomena prometa, zato bi bilo potrebno še vztrajneje pristopiti k modernizaciji. Ker je železniška infrastruktura pomemben del prometnega sistema, je za ustrežnejše vključevanje Slovenije v evropsko prometno mrežo njena posodobitev ključnega pomena.

Ena izmed strateških prednosti Slovenije v primerjavi z drugimi evropskimi državami v okviru vseevropske prometne mreže je ugodna geografska lega. Čez slovensko ozemlje potekata V. in X. pan-evropski koridor, ki nam ponujata priložnost in hkrati izziv, da postanemo logistična točka v Evropi. Za ta doseg je potrebno resno pristopiti k reševanju težav na področju zastarele, neposodobljene železniške infrastrukture, ki se odraža v številnih poškodbah na tirih in vozni mreži, zastojih, nezadovoljivi varnosti, nezadostni zmogljivosti, ozkih grlih itd. Vzrok za nastalo situacijo lahko pripišemo nezadostnim finančnim sredstvom za posodobitev in nadgradnjo železniške infrastrukture ter do sedaj prednostnemu obravnavanju razvoja cest. Zavedati se moramo pomembnosti izgradnje še manjkajočih transportnih povezav na V. koridorju, saj obstaja nevarnost, da nas bodo sicer transportne poti zaobšle.

Razvoj slovenske železniške infrastrukture je obravnavan v različnih dokumentih dolgoročnega načrtovanja. Najožje opredeljen med njimi je Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture, ki je bil sprejet leta 1996 in prednostno obravnava razvoj železniške infrastrukture na V. in X. pan-evropskem koridorju. Predstavlja osnovo za izvedbo projektov in hkrati največjo težavo na področju železniške infrastrukture zaradi svoje zastarelosti. Večina projektov ni bila uresničena, nekateri pa so ostali nedokončani. Med pomembnejšimi je gradnja nove proge Divača – Koper, ki do danes še ni dobila gradbenega dovoljenja. V izogib situaciji, da bi bila Slovenija zaradi svoje prepočasne gradnje in posodobitve železnic izključena oziroma »obvozljiva«, je nujno treba pravočasno realizirati bodoči Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture, ki je trenutno še v fazi priprave.

Namen diplomskega dela je opozoriti na nujnost razvoja in posodobitve železniške infrastrukture, saj bi s tem prispevali h konkurenčnosti slovenskega gospodarstva in povečevali pretok prebivalstva, blaga ter storitev. Cilj diplomskega dela je ugotoviti, s katerimi ukrepi spodbuditi razvoj železniške infrastrukture, jo peljati v pravo smer, da bi lahko konkurirala cestnemu prometu ter oceniti možen prihodnji razvoj železnic na našem ozemlju.

Diplomsko delo je razdeljeno na pet poglavij. V prvem poglavju predstavljam pojem prevozne politike in pomensko povezavo pojmov promet, prevoz in transport. Prav tako

razdelim promet po vrstah in na podlagi SWOT analize prikažem prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti na področju celotnega prometa in infrastrukture. V drugem poglavju z analiziranjem statističnih podatkov prikažem obseg prometa po vrstah in njegovo spreminjanje skozi leta razvoja. Poseben del sem namenila primerjavi med železniško in cestno infrastrukturo, kjer povzamem prednosti železnic in hkrati prikažem razloge za njihov pospešen razvoj. Tretje poglavje sem namenila slovenskemu zgodovinskemu pregledu železnic od izuma lokomotive pa vse do danes. Predstavitev pan-evropskih koridorjev je tema četrtega poglavja. V njem sprva opišem transevropsko mrežo in v njenem okviru deset pan-evropskih koridorjev z natančnim prostorskim potekom. Za Slovenijo sta pomembna V. in X. koridor, ki ju predstavim v podpoglavjih. V petem poglavju se posvetim razvojnim perspektivam na področju železnic. Sprva predstavim dokumente, v katerih so zajeti dolgoročni načrti razvoja železniške infrastrukture, nadaljujem z evropskim in slovenskim razvojem, prikažem finančne vire in analiziram železniške projekte obnov, nadgradenj in novogradenj. Večje projekte tudi podrobno analiziram, zaključek pa podam v podpoglavju smeri razvoja in sklepni besedi.

1 PREVOZNA POLITIKA

Prevozno politiko opredelimo kot zakonodaje, regulative in administrativne obveznosti, ki se nanašajo na dejavnost prevoza oseb in blaga ter na vse vrste tehnične infrastrukture, ki so temu namenjene. Po besedah S. Zupančiča (2002, str. 179) je prevozna politika skupek dejanj gospodarskih subjektov na predelu prevoza. Cilj je optimizacija razvoja prevoznega sistema države, kjer je potrebno upoštevati družbene potrebe po prevozu.

V Republiki Sloveniji ima transport s pripadajočo infrastrukturo glede na geografske razmere in obči razvoj pomembno gospodarsko in družbeno vlogo in je eden od temeljev mobilnosti prebivalstva. Učinkovit transportni sistem tako deluje lokalno in globalno, dopušča uspešen pretok blaga in pospešuje mednarodno trgovino. S tem povzroča zmanjševanje nesorazmerij med posameznimi državami in regijami. Slovenija je že pred vstopom v Evropsko unijo (v nadaljevanju EU) razvijala prometno infrastrukturo. Po vstopu se je v skladu z načeli EU zavezala k upoštevanju in prilagajanju pravilom, ki veljajo v skupni transportni politiki. To politiko pa opišemo z naslednjimi cilji (Commission of the European Communities, 1995):

- izboljšanje kakovosti na podlagi povezanih in konkurenčnih prometnih sistemov s pomočjo sodobnih tehnologij, kar tudi pripomore k okoljskim ciljem ter varnosti;
- izboljšanje delovanja notranjega trga, da bi se povečala učinkovitost, izbira in uporabniku prijazna ponudba prevoznih sredstev;
- širjenje obsega na podlagi izboljševanja prometnih povezav s tretjimi državami in s spodbujanjem dostopa izvajalcev iz EU do drugih prometnih trgov.

Danes transportna politika Slovenije odgovarja na zahtevo časa, kar je povečana potreba po mobilnosti prebivalstva in blaga. Pri tem se srečujemo z raznovrstnimi težavami, kot so:

netekoč promet oziroma zastoji, onesnaževanje zraka, problemi zagotavljanja varnega prometa in varnosti udeležencev v prometu, nizko kakovostne storitve ter razlike v regionalnem razvoju. Temeljne usmeritve za prihodnost prometne politike lahko tako najdemo v Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije, kjer glavni kazalniki izhajajo iz mobilnosti, okolja in varnosti, dostopnosti, gospodarskega razvoja, intermodalnosti/interoperabilnosti, optimalne izkoriščenosti virov ter uravnoveženosti med transportnimi sistemi (Prometna politika, 2012).

1.1 POMENSKA POVEZAVA POJMOV PROMET IN PREVOZ (TRANSPORT)

Izraz promet ima v slovenskem jeziku vrsto pomenov. Razlagamo ga lahko na različne načine. Ena izmed možnosti je, da je promet dejavnost, ki je pomembna za vsako moderno gospodarstvo in družbo ter je temeljni pogoj za pretok blaga in oseb. Zgonc (2003, str. 9) opredeljuje promet takole: »Promet je po definiciji množica postopkov, ki omogočajo premagovanje razdalj v nekem geografsko in geometrijsko določenem prostoru. Gre za dejavnost, ki je ključnega pomena za vsako moderno gospodarstvo in družbo. Od prometa je v precejšnji meri odvisna kakovost življenja, kakor tudi razvoj, napredek ali pa nazadovanje gospodarstva posamezne države.«

Velikokrat v vsakdanjem življenju zasledimo trditev, da je pojem promet sinonim prevozu. Da je slednja izjava zmotna, nam obrazloži S. Zupančič (2002, str. 4): »Beseda promet se pogosto enači z besedo prevoz (transport). Do dileme »prevoz – promet« v ekonomskem izrazoslovju je prišlo zaradi vpliva tehničnega pristopa, predvsem pa na podlagi ideoloških utemeljitev kot posledica napačnega prevajanja iz srbohrvaščine ter posnemanja prakse nekaterih držav.« V nadaljevanju navaja: »V pravu te dileme ni, Obligacijski zakonik (Ur. l. RS, št. 83/01) pozna le prevozne in ne prometne pogodbe. Izraz promet se torej nanaša na premikanje vozil v prostoru.« Kot sem omenila na začetku odstavka lahko izraz prevoz enačimo s transportom, pomeni pa kakršnokoli premikanje oseb ali stvari z obstoječe lokacije na drugo s pomočjo transportnega sredstva. Jakomin, Zelenika in Medeot (2002, str. 20) podajo naslednjo definicijo: »Prevoz je specializirana dejavnost, ki s pomočjo suprastrukture in prometne infrastrukture omogoča izvajanje prometne storitve, s prevažanjem blaga (tovor, materialne dobrine), ljudi in energije z enega mesta na drugo. Prevoz organizirano obvladuje prostorske in časovne razdalje oz. razlike.«

Prav tako lahko razložimo še pojem železniški promet in železniški prevoz. Tudi za promet po železnici velja, da je širši pojem. Če se opremo na razlago prometa po splošni definiciji, velja tu poleg prevoza potnikov in blaga dodati še dejavnosti, ki so v kakršnikoli povezavi z železniškim prevozom. Te so natovarjanje, raztovarjanje, pakiranje sortiranje in drugo (Jakomin et al., 2002, str. 29).

1.2 DELITEV PROMETA

Za celovitejše razumevanje pojma promet je njegovo obravnavanje potrebno z različnih vidikov. V izogib preobširnemu diplomskemu delu se bom omejila zgolj na razdelitev prometa in ne na razlago vsakega posamičnega dela. Zanima nas namreč predvsem vloga in delež železniškega prometa v celovitem prometnem sistemu.

Jakomin et al. (2002, str. 21-25) podrobneje razčlenijo promet na osem skupin:

- v odnosu do sredine, v kateri poteka;
- glede na prometne površine oziroma prometne poti;
- v odnosu do državnopravnega pomena območja (po katerem promet poteka);
- glede na prostorsko oddaljenost;
- glede na karakteristike objekta;
- glede na namen in uporabnike prometa;
- glede na tehnološke in organizacijske lastnosti prometa;
- glede na vrste prometnih sredstev.

Najbolj splošna delitev je v odnosu do sredine, v kateri promet poteka, in sicer tu poznamo kopenski promet, ki poteka po cestah, železnici, cevovodih in žičnicah, vodni promet po morju, jezerih, rekah, prekopih in kanalih ter kot zadnji zračni promet z različnimi zračnimi plovili. Druga delitev, ki jo velja omeniti zaradi pomena železnic, je delitev glede na prometne površine oziroma prometne poti. Tu ločimo cestni, železniški (normalno, ozko in širokotirne, elektrificirane in neelektrificirane proge), cevovodni, zračni, telekomunikacijski, pomorski, jezerski, rečni in kanalski promet (Jakomin et al., 2002, str. 21-25).

1.3 ANALIZA PREDNOSTI, SLABOSTI, PRILOŽNOSTI IN NEVARNOSTI (SWOT ANALIZA) NA PODROČJU CELOTNEGA PROMETA IN PROMETNE INFRASTRUKTURE

Po analizi slabosti in prednosti ter priložnosti in nevarnosti (SWOT analiza) na področju celotnega prometa in prometne infrastrukture v Sloveniji je opaziti številne prednosti in nove izzive, ki bi jih bilo smiselno izkoristiti. Hkrati analiza opozarja na slabosti in nevarnosti, ki jih želimo z ukrepi prometne politike preprečiti ali vsaj zmanjšati. V diplomskem delu se sicer osredotočam zgolj na železniški promet, vendar je zaradi boljše preglednosti in pomembnosti celotnega prometa vključen tudi ostali promet. V Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije (Ur.l. RS, št. 58/2006, v nadaljevanju RePPRS) so takole podani rezultati:

- prednosti:
 - vpetost v evropsko kopensko transportno mrežo;
 - zelo ugodna geografska lega Slovenije;
 - izhod na odprto morje, kjer je še dodatno pomembno razvito pristanišče;
 - relativno močan transportni sektor (predvsem cestni);
 - visok delež prihodkov izvajalcev tovornega prometa na evropskem trgu;
 - prevozniška tradicija;

- slabosti:
 - nepovezanost izvajalcev transportnih storitev in nepovezanost različnih vrst transportne infrastrukture (intermodalnost, multimodalnost) ter odsotnost logističnih centrov;
 - razpršena poselitev prebivalstva, zato posledično draga infrastruktura, ki lahko zadovolji te potrebe;
 - slabo razvit, nepovezan javni potniški promet;
 - sistem avtocest, ki še ni dokončan;
 - sistem železnic, ki tudi ni dokončan;
 - prepočasno uvajanje inteligentnih transportnih sistemov;
 - manj konkurenčno železniško omrežje in slaba organizacija železniških prevozov (v primerjavi s cestnim);
 - neizvajanje zaračunavanja uporabnine za železniško infrastrukturo;
 - slabo stanje železniške infrastrukture;
 - slabo razvit sistem državnih cest, ki prometno »napajajo« avtocestno omrežje in povezujejo regije, kjer ni avtocest;
 - zastarel železniški informacijski sistem in nesodobna odprava potnikov;
 - zastarela in izrabljena železniška vozna sredstva;
 - slaba dostopnost in nezadostne kapacitete letališč;

- priložnosti:
 - poenotenje in harmonizacija delovanja prometnih sistemov;
 - razvoj novih transportnih tehnologij;
 - nadaljnja specializacija industrijske proizvodnje – povečevanje tovornega prometa;
 - selitev proizvodnje tehnološko manj zahtevnih izdelkov v vzhodno Azijo; severni Jadran pridobiva veljavo;
 - poenotenje delovanja obstoječe infrastrukture, slovenski ponudniki storitev bi na trgu zagotavljali celovite in ne več parcialnih logističnih storitev;
 - nadaljnja stabilizacija Balkana in vključitev Turčije v EU bosta omogočila povečanje transportnih tokov, predvsem tranzitnih na železnici;

- z dokončanjem avtocestnega sistema bo Slovenija notranje povezana in vpeta v evropski sistem avtocestnega omrežja, kar bo spodbudilo nove povezave in razvoj;
 - razvoj sodobnih, visoko zmogljivostnih železniških prog na koridorjih, ki potekajo čez Slovenijo;
 - V. in X. koridor, ki potekata čez Slovenijo;
 - razvoj tretje razvojne osi, ki bo povezala regionalna središča v Avstriji, Sloveniji, Italiji in na Hrvaškem in bo omogočila navezavo cestnega prometa teh regij na glavne prometne evropske smeri;
 - dovolj velike kapacitete in infrastruktura mednarodnih letališč v Sloveniji, ki zadoščajo za prevoz bistveno večjega števila potnikov;
 - povečanje izkoriščenosti kapacitet na mednarodnih letališčih v Sloveniji, kapacitet posameznih objektov znotraj infrastrukturnih enot, intermodalnih sistemov (letališče – železnica – cesta);
 - ključna priložnost za slovensko infrastrukturo je njena ugodna geografska lega, ki je pomembna tudi z evropskega zornega kota in se zrcali v križišču V. in X. pan-evropskega koridorja;
 - razvoj prevoza po morju na kratkih razdaljah in pomorskih avtocestah;
 - pričakovan porast zračnega prometa čez slovenski zračni prostor;
- nevarnosti:
- odliv tranzitnih transportnih tokov na vzporedno mrežo čez Italijo, Avstrijo, Madžarsko ali Hrvaško zaradi prepočasnega razvoja železniške transportne infrastrukture;
 - odliv tovarnega pristaniškega tranzita na severnomorska pristanišča zaradi slabe povezanosti jadranskih pristanišč v Benetkah, Trstu, Kopru in Reki ter zaradi neustreznih, predvsem železniških zalednih povezav;
 - naraščajoči prometni zastoji in zmanjšanje varnosti v tovornem in potniškem prometu zaradi prepočasne modernizacije omrežja in nedoslednega zaračunavanja uporabe transportne infrastrukture;
 - nadaljevanje nepovezanosti izvajalcev javnega potniškega prometa;
 - stopnjevanje razpršenosti poselitve prebivalstva;
 - nazadovanje razvoja državnih cest, ki ne bodo sposobne prevzeti transportnih tokov;
 - v civilnem letalskem prometu je nevarnost v hitro razvijajoči se konkurenčni mreži letališč na obmejnih območjih Slovenije (Benetke, Celovec, Gradec, Zagreb itd.);
 - nepravočasna prilagoditev nacionalnega letalskega prevoznika tržnim pogojem in konkurenci;
 - zmanjšanje zračnega prometa preko Slovenije zaradi nepravočasne zagotovitve ustrezne infrastrukture za vodenje in kontrolo zračnega prometa;
 - preusmeritev tokov zračnega prometa na vzporedne (neoptimalne) zračne poti zaradi nezadostnih kapacitet v zračnem prostoru;

- neizpolnjevanje zahtev Kjotskega protokola (mednarodni sporazum, ki skuša zmanjšati emisije ogljikovega dioksida in ostalih toplogrednih plinov).

2 STANJE PROMETA

V današnjem času ima promet velik pomen, saj nam omogoča gospodarski razvoj, deluje kot povezovalec prostora in hkrati dopušča veliko svobodo gibanja. Kot večina evropskih držav poskuša tudi Slovenija na področju prometa in okolja doseči visoko raven dostopnosti in mobilnosti in hkrati zaobiti njegove negativne posledice, saj je mobilnost danes ključnega pomena pri kakovosti vsakdanjega življenja. Promet povzroča boj dveh polov, tako negativnega kot pozitivnega, saj ljudem na eni strani koristi, na drugi pa škoduje. Želimo pa najti srednjo pot, ki bi nas pripeljala do ravnotežja (European Environment Agency, 2006).

Kljub vsem negativnim učinkom prometa, kot so izpusti toplogrednih plinov iz prometa, onesnaževanje zraka, hrup, nesreče, odpadki vozil, poraba obnovljivih virov energije, nepovratna uporaba zemljišč in še bi lahko naštevala, pa promet v celoti vseeno narašča. Največji del rasti prevzema netrajnostni način – cestni motorni promet, ki se kaže v obliki avtomobilskega in tovornega prometa, naklonjenost k prednostnemu razvoju cestne infrastrukture pa je vidna v samih vlaganjih. Plevnik (2008, str. 8) kot vzrok za rast navaja hitro povečevanje lastništva osebnih avtomobilov in njihove uporabe, saj nam omogočajo dostop do oddaljenih krajev, kamor na primer z železnicami ne moremo. Drugi pomemben vzrok vidi v širitvi cestnega tovornega prometa, ki prevzema vse večji delež tovora. Na drugi strani opažamo upad železniškega in javnega potniškega prometa. Za dosego bolj trajnostno naravnane prometnega sistema, ki je ena od ključnih točk prometne politike EU, Slovenija trenutno ni naredila dovolj. Treba bo povečati delež železnic, javnega potniškega prometa in ladij, to je trajnostnih prevoznih načinov. Potrebno bo oblikovati vizije nadaljnega razvoja in zastaviti konkretne in realne cilje, med drugim tudi nameniti večjo pozornost preusmeritvi tovornega prometa na železnice (Plevnik, 2008, str. 8).

2.1 PRIMERJAVA MED VRSTAMI PROMETA

Podatke o splošnem pregledu transporta v Sloveniji bom podala v nekaj delih. Primerjava bo izvedena na podlagi podatkov od leta 2000 do leta 2010 oziroma do koder segajo najbolj ažurni podatki. Deli analize transporta bodo:

- infrastruktura;
- prevozna sredstva;
- promet prevoznih sredstev;
- potniški prevoz in promet;
- blagovni prevoz in promet;
- prometne nesreče.

Pri infrastrukturi je pomembno kopensko transportno omrežje, ki vključuje dolžino železniškega in cestnega omrežja v Sloveniji. V letu 2005 je bilo železniško omrežje dolgo 1.228 km železniških prog in se do leta 2010 ni spremenilo. Odstotek spremembe do 2010 lahko tako izračunamo od leta 2000, ko je bila dolžina železniških prog 1.201 km. Indeks železniških prog od leta 2000 do 2010 tako znaša 102,2, kar pomeni povečanje za 2,2 %. Po zadnjih podrobnih podatkih, ki so dostopni na Statističnem uradu Republike Slovenije (v nadaljevanju SURS), lahko dodam še dolžino železniške mreže za leto 2011, ki obsega 1.209 km železniških prog, kar predstavlja rahel upad v primerjavi s predhodnim letom. Na področju dolžine cest smo imeli v letu 2010 skupaj kar 39.052 km cest, po začasnih podatkih za 127 km več kot leto prej. Po posameznih vrstah cest se je primerjalno z letom 2000 v letu 2010 povečala dolžina avtocest za 80 %, državnih cest za 1,9 % in občinskih cest za 0,6 % (Dolžina železniških prog, Slovenija, letno, 2012; Statistični urad Republike Slovenije, 2010; Statistični urad Republike Slovenije, 2011a, str. 2; Statistični urad Republike Slovenije, 2011b).

Tabela 1: Kopensko transportno omrežje, Slovenija

	2000	2005	2009	2010	Indeks 2010/2000
	km				
Dolžina železniških prog	1.201	1.228	1.228	1.228	102,2
- Elektrificirane proge	499	503	503	503	100,8
- Ostale proge	702	725	725	725	103,3
Dolžina cest	38.403	38.485	38.925	39.052	101,7
- Avtoceste in hitre ceste	427	569	763	771	180,6
- Državne ceste (brez avtocest)	5.845	5.825	5.938	5.957	101,9
- Občinske ceste	32.131	32.091	32.224	32.324	100,6

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Statistične informacije – transport, 2011a.

V transportu pri nas uporabljamo različna prevozna sredstva. Po podatkih podanih v Tabeli 2 vidimo močno upadanje železniških prevoznih sredstev, ki je v desetih letih izgubila skoraj polovico svojih vozil. Leta 2010 jih je bilo skupaj samo še 3.728, od tega 162 lokomotiv, 355 potniških vagonov in 3.211 tovornih vagonov. Pri vseh ostalih prevoznih sredstvih so skozi leta prevozna sredstva naraščala. Pri cestnih vozilih je bilo v Sloveniji konec leta 2010 1.375.556 registriranih cestnih vozil, od tega 1.340.646 motornih vozil in 34.910 priklopnih vozil. Če podatek primerjamo z letom 2000, ugotovimo, da je to za 33,6 % več motornih vozil in za 18,8 % več priklopnih vozil. Podatki torej dokazujejo velik porast cestnega prevoza. Prav tako se je povečalo število ladij s 16 na 20 in letal s 7 na 14, kar pri slednjem pomeni kar 100 % povečanje (Statistični urad Republike Slovenije, 2011a, str. 2-3).

Tabela 2: Prevozna sredstva, Slovenija

	2000	2005	2009	2010	Indeks 2010/2000
Cestna vozila	1.032.784	1.204.242	1.366.561	1.375.556	133,2
- Motorna vozila	1.003.403	1.170.606	1.332.314	1.340.646	133,6
- Priklopna vozila	29.381	33.636	34.247	34.910	118,8
Železniška vozila	6.592	4.494	4.429	3.728	56,6
- Lokomotive	186	152	164	162	87,1
- Potniški vagoni	454	396	360	355	78,2
- Tovorni vagoni	5.952	3.946	3.905	3.211	53,9
Ladje	16	20	21	20	125,0
Letala	7	10	15	14	200,0

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Statistične informacije – transport, 2011a.

Promet prevoznih sredstev analiziramo kot tretji sklop. Od leta 2000 do 2010 zasledimo njegov porast v vseh panogah transporta. Največja razlika je vidna v cestnem prometu, kjer upoštevamo vozne km, in v letališkem prometu, kjer štejejo pristanki letal. Vrednost porasta je pri prvem 70,2 % in pri drugem 33,6 %. Manjše povečanje prometa prevoznih sredstev leta 2010 v primerjavi z letom 2000 pa je vidno v pristaniškem prometu (prihodi ladij), kjer znaša 3,7 % ter pri železniškem prometu (vlakovni km), kjer je porast enak 7,3 %. Tu je bilo opravljenih skoraj 19,1 milijona vlakovnih km, od tega 11 milijonov s potniškimi vlaki in 8 milijonov s tovornimi vlaki (Statistični urad Republike Slovenije, 2011a, str. 6-8).

Tabela 3: Vozni kilometri, Slovenija

	2000	2005	2009	2010	Indeks 2010/2000
	mio. km				
Cestni promet skupaj	13.346	15.519	17.890	17.826	133,6
- osebni avtomobili	12.179	13.725	15.717	15.633	128,4
- motorna kolesa	79	112	165	151	191,1
- avtobusi	136	139	146	145	106,6
- tovorna vozila	952	1.542	1.862	1.898	199,4

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Statistične informacije – transport, 2011a.

Tabela 4: Vlakovni kilometri, Slovenija

	2000	2005	2009	2010	Indeks 2010/2000
	mio. km				
Železniški promet skupaj	18	19	17	19	107,3
- potniški vlaki	10	11	11	11	104,1
- tovorni vlaki	8	8	7	8	111,9

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Statistične informacije – transport, 2011a.

Tabela 5: Prihodi in odhodi ladij, Slovenija

	2000	2005	2009	2010	Indeks 2010/2000
	število				
Pristaniški promet skupaj	4.609	4.724	4.719	4.780	103,7
- potniške ladje	732	568	882	802	109,6
- tovarne ladje	3.877	4.156	3.837	3.978	102,6

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Statistične informacije – transport, 2011a.

Tabela 6: Vzleti in pristanki letal, Slovenija

	2000	2005	2009	2010	Indeks 2010/2000
	število				
Letališki promet skupaj	17.264	26.812	32.350	29.388	170,2

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Statistične informacije – transport, 2011a.

Iz Tabele 7 je razvidno gibanje prevoza potnikov v cestnem javnem, cestnem mestnem, železniškem in zračnem prevozu. Podatki vseh so vezani na prevoznike (nacionalne), medtem ko so podatki o cestnem prevozu z osebnimi vozili in avtobusi vezani na ozemlje (nacionalno). Skupaj v vseh prevozech je bilo leta 2000 prepeljanih 220 milijonov potnikov, leta 2010 pa le 135 milijonov. Vidno je torej zmanjšanje prevoza potnikov, in sicer za 39 %. Po posameznih vrstah potniškega prevoza beležimo zmanjšanje prepeljanih potnikov v cestnem javnem in cestnem mestnem prevozu, kjer sta indeksa 2010/2000 49,3 in 64,2. Zmanjšanje pri prvem glede na leto 2000 je večje od polovice (50,7 %), pri drugem pa 35,8 %. V nasprotju s cestnim prevozom je porast prepeljanih potnikov opazen v železniškem in zračnem prevozu. Skromnejše povečanje je v železniškem prevozu, kjer nam indeks 108,1 pove, da se je v letu 2010 prepeljalo za 8,1 % več potnikov kot leta 2000. Večji porast ima zračni prevoz, kjer je bilo v omenjenih letih prepeljano za 35,1 % več potnikov. V drugem delu Tabele 7 navajam podatke o opravljenih milijonih potniških km po posameznih vrstah

prevoza. Njihovo število je od leta 2000 do leta 2010 naraščalo v prevozu z osebnimi vozili, v železniškem in zračnem prevozu. Nasprotno pa vidimo v cestnem javnem prevozu, kjer indeks 49,1 govori o polovičnem zmanjšanju opravljenih potniških km (Statistični urad Republike Slovenije, 2011a, str. 9-10).

Tabela 7: Potniški prevoz in promet, Slovenija

	2000	2005	2009	2010	Indeks 2010/2000
	1.000 potnikov				
Cestni javni prevoz	74.500	39.759	36.720	34.769	49,3
Cestni mestni prevoz	130.031	97.227	83.500	82.789	64,2
Železniški prevoz	15.010	15.742	16.355	16.220	108,1
Zračni prevoz	866	944	1.144	1.170	135,1
	mio. potniških km				
Cestni javni prevoz	1.581	850	777	733	49,1
Cestni prevoz z osebnimi vozili	20.325	23.018	25.775	25.636	126,1
Cestni prevoz z avtobusi	3.502	3.062	3.196	3.183	90,9
Železniški prevoz	705	777	840	813	115,4
Zračni prevoz	866	1.019	1.193	1.226	141,6

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Statistične informacije – transport, 2011a.

Tabela 8 prikazuje, da je bilo leta 2010 v cestnem blagovnem prevozu prepeljanih 81 milijonov ton blaga, v železniškem 16 milijonov, skupaj v kopenskem blagovnem prevozu torej kar 97 milijonov ton blaga. Indeks v zadnjem stolpcu nam razkriva primerjavo leta 2010 z letom 2000. V cestnem prevozu je bilo tako prepeljanega kar 39,9 % več blaga in v železniškem 18,8 % več. Prav tako je vidno povečanje tudi iz leta 2009 na leto 2010, čeprav je sprva viden padec iz leta 2005 do leta 2009. Tudi podatki o kopenskem blagovnem prevozu, izraženi v tonskih km, kažejo povečanje v letu 2010. V tem letu je bilo opravljenih skoraj 16 milijard tonskih km v cestnem in skoraj 3,5 milijarde v železniškem prevozu. Za razliko od kopenskega blagovnega prevoza je zračni prevoz v letih 2009 in 2010 ostal skoraj na enaki ravni, medtem ko je bilo v pomorskem prevozu prepeljanega za 6,5 % manj blaga, pri tem pa opravljenih 9,2 % več tonskih km (Statistični urad Republike Slovenije, 2011a, str. 14-16).

Tabela 8: Blagovni prevoz in promet, Slovenija

	2000	2005	2009	2010	Indeks 2010/2000
	1.000 t				
Cestni prevoz	57.910	82.750	75.287	81.026	139,9
Železniški prevoz	13.667	16.344	13.097	16.234	118,8
Zračni prevoz	5	3	2	2	37,0
Pomorski prevoz	3.547	5.815	6.561	6.131	172,9
	mio. tonskih km				
Cestni prevoz	6.654	11.032	14.762	15.931	239,4
Železniški prevoz	2.600	3.245	2.668	3.421	131,6
Zračni prevoz	4	3	2	2	38,4
Pomorski prevoz	32.035	52.513	51.707	56.467	176,3

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Statistične informacije – transport, 2011a.

Zadnji del analize transporta so prometne nesreče. Od leta 2000 naprej beležimo trend upadanja cestnoprometnih nesreč. Sicer je preskok iz leta 2009 na 2010 zajel nekoliko več nesreč (za 3,6 %), vendar celotni indeks 2010/2000 znaša 54,3, kar pomeni zmanjšanje števila nesreč za 46 % v primerjalnih 10-ih letih. V skupnem številu vseh nesreč so zajete tudi nesreče s smrtnim izidom oziroma telesno poškodbo. V letu 2010 je bilo teh manj kot leta 2009 in sicer za 12 %. Prav tako jih je bilo manj tudi v primerjavi z letom 2000 (za 11 %). Za posledicami nesreč v cestnem prometu je v letu 2010 umrlo 138 oseb, kar je manj kot vsa leta prej. Tu beležimo trend upadanja. V primerjavi z letom 2009 je za 19 % manj mrtvih in v primerjavi z letom 2000 za 56 % manj mrtvih. V letu 2010 je bilo tudi manj hudo poškodovanih oseb, za 16 % manj kot leta 2009 in 71 % manj kot leta 2000. V železniškem prometu podatki za leto 2000 niso razpoložljivi, zato bom primerjavo izvedla na osnovi leta 2009. V letu 2010 se je zgodilo 21 železniških nesreč, 2 manj kot leto prej. Za posledicami teh nesreč je umrlo 14 oseb, 3 več kot leto prej, in bilo huje poškodovanih 12 oseb, kar je 2 manj kot leta 2009 (Statistični urad Republike Slovenije, 2010; Statistični urad Republike Slovenije, 2011a, str. 22).

Tabela 9: Prometne nesreče, Slovenija

	2000	2005	2009	2010	Indeks 2010/2000
	Cestni promet				
Število vseh prometnih nesreč	39.297	31.094	20.597	21.347	54,3
Število prometnih nesreč s smrtnim izidom oziroma telesno poškodbo	8.469	10.309	8.589	7.560	89,3
Posledice:					
- število mrtvih	313	258	171	138	44,1
- število hudo poškodovanih	2.995	1.266	1.032	865	28,9
	Železniški promet				
Število vseh prometnih nesreč	...	40	19	21	...
Posledice:					
- število mrtvih	...	5	11	14	...
- število hudo poškodovanih	...	18	14	12	...

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Statistične informacije – transport, 2011a.

2.2 STANJE SLOVENSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE V PRIMERJAVI S CESTNO INFRASTRUKTURO

Železniška infrastruktura je pomemben člen celotnega prometnega sistema, njegovo delovanje pa se kaže v učinkovitosti gospodarstva. Za ustrezno vključevanje Slovenije v evropsko prometno mrežo in hkrati tudi za ugodnejši pretok blaga, storitev in potnikov med nami in drugimi evropskimi državami, je potrebno pristopiti k posodobitvi železniške infrastrukture. V kopenskem prometu je železniški promet, ki je do konca druge svetovne vojne veljal za osnovnega nosilca kontinentalnega prevoza, naravni konkurent cestnemu prometu. Danes lahko opazimo, da v Sloveniji intenzivno narašča cestni motorni promet, nazaduje pa železniški promet, ki postaja vse bolj nekonkurenčen. Prav zaradi dosedanje naklonjenosti Slovenije cestnemu prometu in tudi zaradi značilne prometne lege države, je kot dejavnik ohranitve okolja in prostora ter kot primerjalna prednost Slovenije v odnosu do drugega evropskega prometnega okolja, pomembna tudi prednostna usmeritev k razvoju železniškega prometa in ustrezne infrastrukture (Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture, 1996).

Železniški promet je bil dolga leta največji nosilec kopenskega transporta, saj so z gradnjo železniških prog pričeli veliko prej kot z gradnjo sodobnih cest. Danes lahko vidimo, da se je delež prevozov z železnico v primerjavi s cesto bistveno zmanjšal. Za slovenske železnice lahko ugotovimo, da po približno 170 letih razvoja še vedno spadajo med perspektivne nosilce transporta zaradi prometne vloge, okoljske in ekološke sprejemljivosti. Namreč, kot

ugotavlja Zgonc (2003, str. 10), so za povečanje učinkovitosti prometnega sistema in ob sočasnem varovanju okolja nujno potrebni sistemski ukrepi, izmed katerih lahko navedem preusmeritev prevoza na okolju prijaznejše prometne nosilce. Tu vidim izjemno prednost železnic, saj veljajo za ekološko prijazen transportni sistem. Obremenjevanje okolja iz prometa postaja namreč vse intenzivnejše. Infrastruktura posega v prostor, promet na njej pa škodi okolju z možnimi nesrečami, razlitji in emisijami škodljivih snovi. V Sloveniji se pospešeno končuje gradnja avtocestne infrastrukture, ki bo pripomogla k hitrejšemu pretoku blaga in storitev ter k zmanjšanju prometnih zastojev. Zaradi povečane mobilnosti, ki sledi gradnji cest, se povečujejo emisije toplogrednih plinov v ozračje. Še zlasti se povečuje cestni tovorni promet, kar dodatno bremeni okolje, opazimo pa tudi povečanje osebnih prevozov. Posledično se povečuje poraba motornih goriv, kar nas vodi do emisij ogljikovega dioksida. Trend nenehnega povečevanja cestnega prometa njegov položaj zelo poslabšuje. Kot protiutež temu bi lahko izkoristili gradnjo železniškega prometa, ki pri nas trenutno izjemno zaostaja. Prednosti železnic opiše tudi Zgonc (2003, str. 10) in navaja, da pri analizi primerjave cest z železnicami ne moremo mimo podatkov v prid železnicam, predvsem z vidika njenih ekoloških, prostorskih in energetskih prednosti, katerih se vse bolj zavedajo tudi v razvitih evropskih državah:

- 23 % porabljene energije in 50 % vseh emisij odpade na promet kot celoto;
- specifična poraba energije, to je poraba energije na enoto opravljenega dela, je v železniškem potniškem prometu 3,5-krat manjša kot v cestnem prometu;
- prav tako je specifična poraba energije v železniškem tovornem prometu 8,7-krat manjša kot v cestnem prometu;
- varnost v železniškem transportu je 24-krat večja kot v cestnem transportu;
- poraba prostora pri gradnji enako zmogljive infrastrukture je na železnici 2- do 3-krat manjša kot na avtocesti;
- specifična emisija škodljivih snovi, ponderirana s faktorjem toksičnosti (ponderirana vrednost vseh škodljivih snovi v prometu), je v železniškem potniškem prometu 8,3-krat manjša kot v cestnem prometu;
- prav tako je emisija škodljivih snovi manjša tudi v železniškem tovornem prometu (v primerjavi s cestnim prometom), in sicer kar 30-krat.

Kljub vsem pozitivnim navedbam v prid železnic imajo te tudi pomanjkljivosti. Kažejo se v njihovi togosti, neprilagodljivosti in zelo opazni tehnični zastarelosti. Nesmotno bi bilo pričakovati, da se bodo bile železnice, zgrajene pred približno 170 leti, sposobne uspešno zoperstaviti vse bolj razvijajoči se in sodobni mreži cest, kateri v Sloveniji trenutno posvečamo veliko pozornost.

3 ZGODOVINSKI PREGLED ŽELEZNIC NA SLOVENSKEM

3.1 IZUM LOKOMOTIVE

Kot novo pogonsko sredstvo se je ob koncu 18. stoletja uveljavil parni stroj. Sicer je bil še slaboten in neroden zaradi velikosti, vendar je napovedoval velik razmah industrije. Temeljni pogoj za uspešen razvoj gospodarstva je hiter in poceni prevoz velikih količin blaga in pri tem je pomagala parna lokomotiva, ki so jo zaradi izjemnega razvoja prvič namestili na tirno vozilo v 19. stoletju. Zasluge za naziv rojstni dan železnic ima prva proga, zgrajena med Stocktonom in Darlingtonom v Angliji, in sicer 27. septembra 1825. Leta 1830 je bila dokončana tudi proga med pristaniščem Liverpool in industrijskim središčem Manchester, s katero se je dokončno uveljavila parna lokomotiva. Sledile so izboljšave lokomotive in tako se je razmah železnic nadaljeval drugod po svetu. Stara Avstrija je dobila prvo železnico za javni promet leta 1827 (od Linza do Čeških Budejovic in od Linza do Gmundena). Leta 1832 se je pričela gradnja v Franciji, leta 1835 v Belgiji in Nemčiji, leto kasneje pa beležimo zanimanje Ljubljane za tovrstno gradnjo (Bogić, 1998; Mohorič, 1968).

3.2 PRIČETEK ŽELEZNIC NA SLOVENSKEM

Začetek razcveta slovenskih železnic smo doživeli v stari Avstriji, katere del smo bili do leta 1918. Pričelo se je 20. junija 1841, ko je proga Wien Raaber Bahn (WRB) povezala Dunaj z mestom Wiener Neustadt in nadaljevalo 5. maja 1842 s podaljškom proge do Gloggnitza. Ta pomeni začetek železniške povezave Dunaj – Trst. Med leti 1841 in 1857 se je pričela graditev Južne državne železnice (Südliche Staatsbahn), v nadaljevanju SStB, ki je potekala vse od Gloggnitza, Gradca, pa čez slovenska tla do Maribora, Celja, Zidanega Mostu, Ljubljane, Nabrežine in pot zaključila v Trstu (Bogić, 1998; Mohorič, 1968). Naj omenim, da so bili različni odseki proge grajeni v različnih časovnih obdobjih, vrstni red pa bom predstavila v naslednjih odstavkih.

Začetna dela SStB so se pričela leta 1838. Zaradi več razvodnic med Gradcem in Celjem so bila gradbena dela precej težavna, vendar uspešno rešena z več predori. Progo na odseku Maribor – Celje so tako postavili leta 1846. Največja znamenitost na omenjenem delu proge je bil železniški most čez Dravo. Statistični podatki nam povedo, da je segal 208,56 m v dolžino in kar 31,6 m v višino nad gladino Drave ob srednjem vodostaju. V nadaljevanju proge od Celja do Ljubljane je bila trasa zaradi terenskih razmer zasnovana v treh možnih smereh. V boju za prevlado je zmagala proga po toku Savinje do Zidanega Mostu, naprej do Litije, Zaloga in Ljubljane. Proga je bila poleg drugih razlogov, kot je na primer obstoj velikih odkritih nahajališč premoga v Zasavju, do katerih ni bilo urejene prometne povezave in neurejenost povezave do zdravilišč Laško in Rimske Toplice, izbrana tudi zaradi možnosti najbližjega priključka železniške proge na Hrvaško, ki je bil dokončan v letu 1862. Po dvotirni progi je prvi vlak v Ljubljano pripeljal 18. avgusta 1849, vendar je bila železnica

slavnostno odprta šele 16. septembra 1849. Že do Ljubljane se je gradnja SStB soočila z zahtevnim terenom, sledile so še večje težave, ki se jih graditelji še niso zavedali. Najprej sta bila na vrsti Ljubljansko barje in seveda Kras, ki je znan po močni burji. Kljub težavam s pogrezanjem leta 1853, ki so jih rešili z vztrajnim zasipavanjem, je bila proga od Ljubljane, čez močvirje do Borovnice, ob Uncu čez Rakek, na Postojno, Pivko in do Divače, Sežane, Nabrežine in Trsta končno odprta 27. julija 1857. Naj tu omenim še najlepši objekt na celotni progi od Dunaja do Trsta. To je bil 561 m dolg in 38 m visok borovniški viadukt. Med drugo svetovno vojno je bil večkrat poškodovan, vendar tudi obnovljen, dokončno pa je bil podrt po vojni. Po končani gradnji SStB je država prišla v hudo finančno krizo, kar je povzročilo nezmožnost vzdrževanja in novogradnje železnic. Leto 1854 je posledično pripeljalo do privatizacije železnic in leta 1858 je to doletelo tudi SStB (Bogić, 1998; Mohorič, 1968).

Prispevek h gradnji železnic med leti 1858 in 1868 so bile 3 nove proge. Prva končana povezava je bila železnica Pragersko – Čakovec, ki je potekala mimo Ptuja in Ormoža in bila končana leta 1860. Naslednjega leta so z gradnjo trase nadaljevali do Budimpešte in tako zaradi priključka v Pragerskem na SStB vzpostavili povezavo Budimpešte z morjem. Pomembna gradnja se je nadaljevala tudi v letu 1862, natančneje 1. oktobra, ko so končali gradnjo 125,6 km dolge povezave med Zidanim Mostom in Zagrebom z zaključkom v Sisku. Del proge se je iz Zagreba odcepil proti mestu Karlovec in bil dokončan 1. junija 1865. Kot zadnjo pomembno povezavo tega obdobja velja omeniti progo Maribor – Beljak, ki je vijugala med reko Dravo in Pohorjem, se nadaljevala preko Ruš in Vuzenice vse do Dravograda, Pliberka in Celovca. Zaključek gradnje beležimo 31. marca 1863, nadaljevanje do Beljaka pa je bilo zgrajeno 12. januarja 1864 (Bogić, 1998; Mohorič, 1968).

V naslednjem obdobju je bil pomemben predvsem Slovenski program graditve železnic, ki je bil sprejet 28. oktobra 1864. Takrat se je namreč pojavil dokument, ki je vseboval seznam bodočih projektiranih prog. Žal je sledilo razočaranje, ker v programu razen reške proge ni bilo moč zaslediti nobene druge proge na Kranjskem. Jasno je bilo, da bi bilo treba poleg obstoječih prog SStB dograditi še dostop do Gorenjske in Dolenjske, zato se je v ta namen oblikoval samostojen načrt železniškega omrežja, ki na koncu ni bil izpeljan. Izmed vseh načrtovanih prog so nekatere le doživele izgradnjo, vendar šele 30 let kasneje. Nadaljeval pa se je boj za vključitev gorenjske železnice v železniški program. Nekateri so razlagali o potrebi in koristi železniške zveze Beljak – Ljubljana in Pivka – Reka ter poudarjali, da sta progi pomembni z vidika krajevnega, državnega in evropskega tranzita. Gradnja proge Kranj – Jesenice – Trbiž se je vendarle začela spomladi 1869, dokončana in odprta za javni promet pa je bila 14. decembra 1870. Njena dolžina je bila 102 km in trasa je veljala za gorsko zaradi izrednega nihanja v nadmorski višini skozi celotno progo. Kasneje je proga dobila priključke k svoji glavni poti. Gre za kamniško progo (1891), dolenjsko (1893), karavanško (1906) in tržiško progo (1908) (Mohorič, 1968, str. 94-116).

3.3 SISTEM DRŽAVNIH ŽELEZNIC (OBDOBJE OD 1873 DO 1918)

Zaradi borzne krize leta 1873 je prišlo do propada velikega števila zasebnih podjetij in tudi železniških družb. Sledil je zastoj del in zamrznitev gradnje novih železniških tras. Po pričakovanju je v položaj posegla država s poddržavljanjem železniških omrežij. S tem je leto dobilo svojevrsten pomen, saj ločuje 2 dela zgodovine železnic. Nastopil je torej prehod v nov del, ki naslednjega pol stoletja zaznamuje s prizadevanjem ljudstva za pridobitev novih železnic na Slovenskem. Za to obdobje sta pomembni progi Pivka – Reka (1873) in Divača – Pulj (1876), s priključkom iz Rovinja (Bogić, 1998; Mohorič, 1968).

Leta 1867 so se Madžari osredotočili na gradnjo proge Budimpešta – Zagreb – Reka, predvsem zaradi lastne povezave z morjem. Ker je bil vmesni del proge od Zagreba do Karlovca že zgrajen leta 1865, je bilo treba postaviti traso zgolj do Zagreba (1870) in od Karlovca do Reke (1873). Ker je to pomenilo grožnjo s konkurenčno traso zunaj našega ozemlja, je SSStB pospešeno pristopila h gradnji 54,4 km dolge proge Pivka – Reka in jo tako končala še pred odprtjem prej omenjene proge. To se je zgodilo 25. junija 1873. Pričetek proge je bil na razvodnici med Pivko in Notranjsko Reko, nadaljevala pa se je po skalovitem kraškem terenu. Kako je bila proga speljana po težavnem terenu opiše Mohorič (1968, str. 127): »Zaradi neugodnih terenskih formacij je bila graditev draga in težavna. Zgraditi so morali tri predore, mnogo zasekov v skalnati teren in visoke nasipe, katerih najvišji sega 52 m visoko. Za Ilirsko Bistrico je prehajala proga iz doline Loke na razvodnico in je prekoračila deželno mejo v 624 m dolgem predoru. Za postajo Jurdani se začinja padec proti morju. Tu je morala družba zgraditi nov 310 m dolg predor in globoke zaseke v kraške skale.«

Za drugo pomembno traso v času sistema državnih železnic pa velja Istrska državna železnica (Istrianer Staatsbahn), v nadaljevanju IStB. Povod za gradnjo je bila potreba po izkoriščanju strateškega položaja mesta Pulj, ki je bil takrat pomembna pomorska baza. Bistvena težava, ki je mesto ovirala pri razvoju, je bila prevelika oddaljenost od povezave Dunaj – Trst. Kot že pri nekaterih prej omenjenih progah, je bila tudi tu gradnja dokaj težavna. Zaplete so povzročali valoviti tereni, zalivi in kraške planote. Kljub vsemu se jim je uspelo spopasti z izzivi in progo dokončati do 20. septembra 1876. Razgibanost IStB ponovno lepo opiše Mohorič (1968, str. 135): »Proga je čisto gorskega značaja, ker se mora od morske obale dvakrat povzpeti nad 530 m nadmorske višine. Najvišja točka proge je razvodnica pri Rodiku, 539 m nad morsk gladino. V težavnem kraškem terenu so morali vsekati do 29 m globoke zareze v skalovje, izmed katerih je najdaljša dolga cel kilometer, nasipi pa do 37 m visoki. Za ravnijo Rakitnice (530 m) sledi kilometer dolg predor do Pazina. Najnevarnejša točka je bil presek visokega skalnatega grušča pri Rspadalici, kjer so morali progo zavarovati z obširnimi napravami proti elementarnim katastrofam.«

Obdobje po letu 1876 je znano po gradnji lokalnih železnic, ki so nastale kot priključki k do tedaj že izoblikovanim glavnim progam. Najprej je bila leta 1885 zgrajena proga med Špiljem in Radgono. Naslednja je bila dve leti kasneje proga Hrpelje – Trst. Sledila je povezava

Radgona – Ljutomer, odprta 16. oktobra 1890, ki je bila nadaljevanje že prej omenjene proge Špilje – Radgona. Do preloma stoletja so se zvrstile še naslednje proge (Bogić, 1998; Mohorič, 1968):

- Ljubljana – Kamnik (kamniška proga);
- Celje – Velenje (savinjska proga) z odcepom Pesje – Škale;
- ozkotirna proga Poljčane – Slovenske Konjice;
- Ljubljana – Grosuplje – Kočevje in Grosuplje – Trebnje – Novo mesto – Straža (dolenjska proga);
- Brezovica – Vrhnika (vrhniška proga);
- Dravograd – Velenje (mislinjska proga).

Gradnja 23,6 km dolge proge Ljubljana – Kamnik je bila uresničena najhitreje izmed vseh lokalnih železnic. Sprva je bila načrtovana kot ozkotirna železnica, vendar je leta 1882 prevladala ideja za normalnotirno. Ko so pridobili gradbeno dovoljenje, 26. oktobra 1889, se je pričela gradnja po netežavnem terenu, kar progo loči od večine do sedaj omenjenih železnic. Zaključek del beležimo 28. januarja 1891. Še istega leta je bila odprta tudi savinjska železnica. Pot se je vila od Celja preko Šoštanja do Velenja z odcepom Pesje – Škale. V nadaljevanju je sledila dolenjska proga, ki je med nastajanjem doživela veliko zapletov. Zaradi omejenosti dolžine diplomskega dela se bom osredotočila zgolj na končne datume nastanka in odprtje proge. September 1893 velja za odprtje 76,1 km dolge proge Ljubljana – Grosuplje – Kočevje. Na tej poti se je pri Grosupljem del proge odcepil in nadaljeval proti Novemu mestu ter naprej do Straže, v skupni dolžini 56,9 km. Prvi vlak je tu zapeljal junija 1894. Če se držim kronološkega poteka gradenj lokalnih železnic, je naslednja vrhniška proga. Prvi predlog glede poti sega v leto 1893, kjer naj bi proga potekala od Škandra do Vrhnike. Žal pa moči narave ne moremo izključiti. Leta 1895 so se zatresla tla in povzročila veliko škodo. Pojavil se je nov predlog za gradnjo proge od Brezovice do Ljubljane, ki so ga izpeljali do konca. Oktobra 1895 je bila revizija trase, decembra istega leta je proga dobila potrditev za gradnjo, marca 1897 beležimo politični obhod proge in julija 1899 dokončno odprtje 12,4 km dolge proge za javni promet. V nadaljevanju naj omenim še podaljšek proge Celje – Velenje, ki sprva beleži gradnjo do Dravograda (36,72 km) in kasneje gradnjo čez Zeltweg do Volšperka v razdalji nadaljnjih 50,42 km. Otvoritev prvega dela proge je bila decembra 1899, zadnjega pa januarja 1900 (Bogić, 1998; Mohorič, 1968).

Tudi po prelomu stoletja se gradnja lokalnih železnic ni končala. Zvrstile so se naslednje proge (Bogić, 1998; Mohorič, 1968):

- Gorica – Šempeter – Prvačina – Dornberk – Ajdovščina (vipavska proga);
- Trst – Koper – Portorož – Buje – Poreč (obalna proga);
- Grobelno – Rogatec (rogaška proga);
- Beljak/Celovec – Jesenice – Bohinjska Bistrica – Gorica – Prvačina – Trst (karavanško-bohinjska proga);
- Hodoš – Murska Sobota (prekmurska proga);

- Kranj – Tržič;
- Trebnje – Tržišče – Krmelj;
- postaja Slovenska Bistrica (Črešnjevci) – mesto Slovenska Bistrica;
- Novo mesto – Metlika – Bubnjarci (belokranjska proga).

Časovno gledano je bila prva proga vipavska, ki je merila v dolžino 26,9 km in znana po večkratnem prehajanju preko reke Vipave. Pot se je vila od Gorice, Šempetra, Prvačine, Dornberka, pa vse do končne postaje v Ajdovščini. Proga, ki je pripomogla k poživitvi prometa in k bolj povezanemu goriškemu gospodarstvu, se je odprla šele štiri leta po začetku gradnje (oktobra 1902). V prihodnosti je bila predvidena nadaljevalna proga iz Gorice proti Notranjski, vendar do njene gradnje ni prišlo. Istega leta smo dobili tudi železnico na obali. Bila je ozkotirna, povezovala je Trst s Koprom in Portorožem ter vijugala proti Bujam in na koncu prispela do Poreča. V celoti je merila 122,1 km, zgrajena je bila v dveh delih. Prvi se navezuje na progo Trst – Buje, ki so jo odprli aprila 1902, drugi del pa Buje – Poreč, odprta decembra 1902. Zanimanje pa je bilo tudi za rogaško progo. Resneje so se o gradnji pričeli pogovarjati po dograditvi dravograjske proge, vendar o točni lokaciji priključitve na glavno železnico še ni bilo sklenjenega sporazuma. Ko je bila trasa sprejeta v gradbeni program, je bila znana tudi priključna točka, to je bilo Grobelno. Lokalna železnica Grobelno – Rogatec je bila tako odprta decembra 1903, v dolžino je merila 28,8 km in bila pomembna predvsem zaradi zdravilišča Rogaška Slatina. Prav posebno leto je 1906, saj se je vzpostavila še ena povezava z morjem. Zgrajena je bila karavanško-bohinjska proga. Prvi del, imenovan karavanška proga, je potekal od Beljaka in Celovca, naprej pod Karavankami in se končal pri Jesenicah, drugi pa je bil bohinjski del, ki je potekal od Jesenic proti jugu. Natančneje, vil se je preko Bohinjske Bistrice, Gorice, Prvačine in Opčin vse do Trsta. Začetek gradnje je trasa dočakala leta 1900, 5 let kasneje dobila bohinjski predor in še leto kasneje karavanški predor. Na celotnem predelu bohinjske proge, ki je veljala za gorsko, je bilo tako zgrajenih 28 predorov in večje število mostov, med katerimi je bil najlepši solkanski. Oba dela proge sta se spopadala s težavnim terenom in zahtevala izvajanje zahtevnih zavarovalnih del, zato sta takrat veljala za izjemni gradbeniški podvig. Otvoritev od Jesenic do Trsta je bila julija 1906, proga Celovec – Jesenice je odprtje dočakala oktobra istega leta. Na severovzhodu takratnega ozemlja je v naše kraje prispela Ogrska jugozahodna železnica. Julija 1907 je povezala Hodoš in Mursko Soboto, ki je ostala tudi končna postaja. Povezave do mesta Ljutomer, kar je bilo manjkajočih 17 km, ni bilo mogoče vzpostaviti, ker ogrska politika ni dopuščala stika z drugim železniškim omrežjem. Naslednje leto je znano po gradnji 3 lokalnih prog: prva je bila odprta proga od Kranja do Tržiča, v razdalji 15,1 km (julija 1908), druga je bila povezava Trebnje – Tržišče – Krmelj, v razdalji 22,7 km (november 1908), kot zadnjo pa omenjam progo med postajo Slovenska Bistrica (Črešnjevci) in mestom Slovenska Bistrica, kjer je bila dolžina 3,6 km (december 1908). Leta 1914 je svojo progo končno dočakala tudi Bela krajina, kajti povsem jasno je bilo, da dolenjska proga potrebuje podaljšek na jug. Boji zanjo so trajali kar 20 let, končani pa so bili z njenim odprtjem maja 1914. Belokranjska proga je bila dolga 49,9 km in je potekala v smeri Novo mesto – Metlika – Bubnjarci. Kljub velikemu številu zgrajenih lokalnih železnic pa je ostalo tudi precej neuresničenih načrtov gradenj. Narejenih je bilo veliko poskusnih načrtov, kako speljati trase čez zahtevne površine našega ozemlja.

Nekateri načrti o teh železnicah se žal niso ohranili, drugi so trenutno še dokaj razpršeni po arhivih. Naj omenim le nekaj teh načrtov, ker bi v primeru številnega naštevanja in pojasnjevanja zašla predaleč. Gre za: progo Ljubljana – Tolmin – Videm, načrt železnice Rakek – Lož – Prezid, progo Kamnik – Polzela, železnico Novo mesto – Brežice, železnico Purkla – Ptuj – Brežice in progo Logatec – Idrija (Bogić, 1998; Mohorič, 1968).

Zadnji del tega obdobja je pripadel letom med 1914 in 1918, ko je potekala prva svetovna vojna. Negativne posledice so občutile tudi železnice. Veliko načrtov gradnje ni bilo izpolnjenih, vseeno pa je bilo za potrebe vojske zgrajenih nekaj železnic, ki so bile po koncu vojne demontirane. Leta 1915 se je pričela gradnja ozkotirne proge Čedad – Kobarid, ki je bila dokončana v treh letih. Ljubljana je dobila obvožno progo Dravlje – Bežigrad – Zelena jama. V tem času sta nastali dve povezavi med določenimi progami. Prva se imenuje »vodmatski lok«, ki veže progo proti Zalogu z dolensko železnico, in druga »tivolski lok«, kjer je omogočena povezava med notranjsko in gorenjsko progo. Oba tako imenovana loka sta ime za nekdanjo ljubljansko obvoznico, ki je omogočala povezavo omenjenih prog brez menjave smeri na ljubljanski železniški postaji. Za konec lahko omenim še progo Logatec – Črni Vrh, ki tudi predstavlja svoj začetek v tem času (Bogić, 1998, str. 20-22).

3.4 OBDOBJE OD NASTANKA JUGOSLAVIJE DO DRUGE SVETOVNE VOJNE (OD 1918 DO 1941)

Za obdobje od leta 1918 do 1941 je značilno predvsem rezanje številnih železniških prog, saj je prišlo s preoblikovanjem v nove države do novih meja. Leto 1918 je prineslo propad Avstro-Ogrske in nastanek Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev ter s tem Državnih železnic SHS. Naslednji preobrat pa se je zgodil leta 1929, ko je Kraljevina SHS razpadla in se je razvila Kraljevina Jugoslavija, z njo pa Jugoslovanske državne železnice. Prerezane proge v tem obdobju so bile naslednje (Bogić, 1998; Mohorič, 1968):

- proga proti Trstu pri Rakeku (meja z Italijo);
- bohinjska proga v bohinjskem predoru (meja z Italijo);
- Jesenice – Trbiž pri Planici (meja z Avstrijo);
- karavanška proga v karavanškem predoru (meja z Avstrijo);
- koroška proga pri Holmcu (meja z Avstrijo);
- proga od Dravograda proti Labotu (meja z Avstrijo);
- proga proti Dunaju pri Šentilju (meja z Avstrijo);
- proga Ljutomer – Radgona – Špilje (meja z Avstrijo);
- proga Hodoš – Lendava (meja z Madžarsko).

V tem času pa vseeno niso samo ukinjali prog, temveč so jih nekaj tudi zgradili. Prva med njimi je trasa Ormož – Ljutomer – Murska Sobota, ki je bila dolga 37,5 km in slavnostno odprta novembra 1924. Zaradi nezadostnih zmogljivosti zasavske proge Zidani Most – Zagreb je kot druga postala zanimiva graditev proge med Krapino in Rogatcem. Gradnja se je pričela

avgusta 1927 in bila končana šele leta 1930 zaradi postavitve dveh predorov in premeščanja reke Sotle. Leto kasneje je bil zgrajen drugi železniški most čez Savinjo v Zidanem Mostu. Trasa je prve tire pričela dobivati maja 1929, bila dokončana istega meseca leto kasneje ter javno odprta za promet avgusta 1931. Pred začetkom druge svetovne vojne velja omeniti še dve gradnji na slovenskem ozemlju. Prva je proga Sevnica – Tržišče, ki je bila odprta decembra 1938 in druga Črnomelj – Vinica – Vrbovsko, ki pa žal zaradi izbruha druge svetovne vojne ni bila dokončana (Bogić, 1998; Mohorič, 1968).

3.5 DRUGA SVETOVNA VOJNA IN POVOJNA DOBA (OD 1941 DALJE)

Uničujoče posledice druge svetovne vojne so zaznamovale tudi železniško omrežje. Kljub vsemu je Nemcem leta 1942 uspelo zgraditi progo Laze – Črnuče – Vižmarje in julija leta 1944 začeti polagati drugi tir med Zidanim Mostom in Zagrebom. Decembru 1947 je zaznamovala izgradnja trase Preserje – Borovnica, ki je potekala mimo porušenega borovniškega viadukta. Globalno gledano pa je povojni čas ponovno obdobje rezanja številnih prog zaradi sprememb meja držav. Prerezane oziroma onemogočene so bile naslednje proge in povezave (Bogić, 1998; Mohorič, 1968):

- na severovzhodu proga med Gornjo Radgono in avstrijsko Radgono;
- na severozahodu proga med Planico in Trbižem;
- na jugozahodu proga Hrpelje – Kozina – Trst;
- povezava med bohinjsko progo in nekdanjo SStB v Opčinah;
- povezava z Gorico.

Zaradi prekinjenih povezav je bilo treba znova vzpostaviti stik južnega dela bohinjske proge z ostalim omrežjem. V ta namen je bila decembra 1948 zgrajena proga Sežana – Dutovlje. Istega leta se je pričela priprava tudi za 2 novi progi. Prva je bila tako imenovana pionirska železnica, ki je potekala od Viča ob Večni poti do postaje Jelenov žleb in vse do Podutika ter služila vzgoji mladega kadra. Druga gradnja pa se je pričela na ljubljanski obvoznici Vižmarje – Vič, vendar konca ni dočkala. V nadaljevanju je bila zgrajena tudi proga, ki je povezovala Lupoglav in Škalije z normalnotirno železnico. Gradnja je bila končana decembra 1951, vendar je bila za javni promet trasa odprta šele novembra 1959. Leta 1951 je na slovensko ozemlje do Bregane prispel še podaljšek proge Zagreb – Samobor. Velik tranzitni pomen pa je imela obsotelska proga. Zamisel o njeni gradnji je segala že v čas pred prvo svetovno vojno, njeno uresničevanje pa se je pričelo po drugi svetovni vojni. Trasa je bila razdeljena na tri dele, ki so bili zgrajeni v različnih časovnih obdobjih. Leta 1956 je bil dokončan južni del od postaje Savski Marof do Kumrovca, odsek Kumrovec – Podčetrtek – Stranje je dobil zaključek julija 1960 in nazadnje Stranje – Poljčane, ki pa sploh ni bil dokončan. S tem obsotelska proga ni dosegla pomembnosti tranzitnega značaja, saj ni niti skrajšala poti med Zagrebom in Mariborom niti razbremenila križišča v Celju (Bogić, 1998; Mohorič, 1968).

Poseben pomen temu obdobju pa daje tudi razmah cestnega prometa. Bili so namreč prepričani, da je zaradi cenejšega goriva prihodnost na strani cest. Posledično so se pričenjale ukinitve določenih železniških prog, saj so bili vozni parki izrabljeni in zastareli ter vozni redi neprimerni. Uničenje proge je kot prva doživela železnica Poljčane – Slovenske Konjice – Zreče, in sicer leta 1963. V naslednjih letih so sledile še proge: Brezovica – Vrhnika, Naklo – Tržič, Jesenice – Planica, Črešnjevec – Slovenska Bistrica, Dravograd – Lobot, Velenje – Otiški Vrh in Puconci – Hodoš. Pri sledečih progah so ukinili le potniški promet: Prvačina – Ajdovščina, Novo mesto – Straža, Grosuplje – Kočevje, Ljutomer – Radgona, Tržišče – Krmelj in Ljubljana – Kamnik. V obdobju ukinjanja prog vseeno zasledimo novo zgrajeno progo Prešnica – Koper, ki je bila postavljena decembra 1967 in dolga 29 km. K izboljšanju situacije v potniškem prometu je maja 1979 pripomogla še izgradnja potniške postaje Koper in v naslednjih letih je bilo občutiti pojenjanje navdušenja nad cestnim prometom. Ponovno je bilo mogoče zaznati prepričanje, da v železnicah prihodnost vseeno je. Leto 1978 je prineslo vzpostavitev potniškega prometa na progi Ljubljana – Kamnik in leta 1981 na trasi Prvačina – Ajdovščina. Do vojne v Sloveniji sta bili pomembni še 2 pridobitvi. Prva je bila leta 1980, to je bil tretji tir na železnici Ljubljana – Moste in pa divaški lok, ki je omogočil povezavo Koper – Sežana in odprl pot koprski luki proti Avstriji. Zgrajen je bil leta 1987 (Bogić, 1998, str. 27-29).

3.6 VOJNA V SLOVENIJI LETA 1991 IN OBDOBJE PO NJEJ

Leto 1991 je za Slovenijo pomembno leto. Po vojni v mesecu juniju se je osamosvojila in postala suverena država, železnice pa poimenovala Slovenske železnice, v nadaljevanju SŽ. Zaradi sprememb v mejah države so bile prekinjene istrske proge in oktobra prepuščene Hrvatskim železnicam ter treba je bilo spremeniti glavno tranzitno smer. Predhodno močno povezavo od severozahoda do jugovzhoda smo preusmerili na Luko Koper in pot proti Madžarski. Sprva je bilo treba vzpostaviti ponovno povezavo s sosednjo državo, ker je bila leta 1968 prekinjena. Za progo Puconci – Hodoš so se prvi pogovori med državama pričeli leta 1993. Obstajalo je več možnosti poteka trase, izbrali pa so progo Murska Sobota – Hodoš – Bajánsenye – Zalatöví. Proga poteka v koridorju stare trase, vendar na določenih delih z odmiki od obstoječega nasipa. Nova tehnologija omogoča posodobitve na področju hitrosti na progi, tako da lahko vlak dosega tudi do 160 km/h. Svečano otvoritev proge, ki je bila maja 2001 na mejnem prehodu Hodoš, sta vodila predsednika vlad dr. Janez Drnovšek iz Slovenije in dr. Viktor Orban iz Madžarske (Računsko sodišče Republike Slovenije, 2003; Zgodovina SŽ, 2012).

3.7 STANJE DANES

Slovenske železnice so polne razvojnih načrtov, od katerih bi morali biti nekateri že zdavnaj uresničeni, če bi to le dopuščale okoliščine. Pomembno je, da se SŽ zavedajo velike nevarnosti, da jih bodo mednarodni tranzitni tokovi obšli, če bodo tehnično in tehnološko

zaostajale za sosednjimi železnicami. Posledično sta bili leta 1998 podpisani dve pogodbi. Prva je bila z avstrijskim podjetjem Siemens za dobavo novih elektromotornikov, druga je bila z italijanskim Ferroviana, ki je leta 2000 dobavilo prve tri vlake z nagibno tehniko, imenovane »pendolino«. Z njimi je mogoče voziti do 30 % hitreje in tako potovalni čas precej zmanjšati. S tem so se SŽ približale sodobni Evropi. Danes pri nas vozi okrog 300 »pendolinov«, ki so postali nosilci hitrih medmestnih poslovnih povezav (Bogić, 1998).

Še pred nekaj leti si nismo mogli zamisliti, da bomo do leta 2011 v Sloveniji dobili 1209,1 km železniških prog, od katerih je bilo 330,4 km dvotirnih in 878,8 km enotirnih. Za mešani promet je namenjenih 1119,8 km prog, 2,2 km za potniški in 87,2 km za tovorni promet. Kar 500,4 km prog je elektrificiranih. Na progah se nahaja tudi 3.348 mostov, viaduktov in prepustov v skupni dolžini 17 km ter 93 predorov in galerij v skupni dolžini 37,4 km. Celotno infrastrukturo dopolnjuje še 128 železniških postaj, od katerih je 108 namenjenih za mešani promet, 8 za potniški in 11 za tovorni promet (Statistični podatki, 2012; Statistični urad Republike Slovenije, 2011b).

4 PREDSTAVITEV PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV

4.1 TRANSEVROPSKA PREVOZNA MREŽA (TEN-T)

Kot odgovor na vprašanje, kako zagotoviti primeren prevozni sistem v EU, se je oblikovala transevropska prevozna mreža (v nadaljevanju TEN-T). V TEN-T prometni mreži je združen sklop cestnega, železniškega, zračnega in pomorskega prometa, vse za namene EU. Začetki pogovorov o povezovanju evropskih prevoznih koridorjev in o skupni prometni politiki segajo v leto 1957, razvoj pa je bil omogočen šele leta 1992 (Butcher, 2012, str. 2). Ker je namen povezovati EU z vzpostavljanjem enotnega vseevropskega trga ter s prostim pretokom blaga, storitev in delovne sile, temeljijo stvari na enotni transportni politiki ter na poenotenju nacionalnih zakonodaj in predpisov. Prav tako je cilj bolje povezati regije in pospešiti gospodarsko rast in zaposlovanje. V nadaljevanju podajam najpomembnejše cilje skupne transportne politike EU (Commission of the European Communities, 1992):

- razvoj in učinkovito integriranje transportnega sistema ter zaokrožitev prometne mreže EU;
- tehnična in tehnološka usklajenost infrastrukture;
- ukrepi varstva okolja;
- socialna zaščita;
- razvoj in raziskave;
- povezovanje s tretjimi državami.

Pri izgradnji TEN-T naj omenim še pomembne strateške cilje, ki se nanašajo na (Godec & Jurše, 2010, str. 373):

- zagotavljanje trajne mobilnosti blaga in oseb med državami EU in njihovimi sosedami;
- dopolnjevanje nepopolnih povezav na glavnih transportnih poteh TEN-T oziroma odpravljanje ozkih grl;
- omogočanje večje varnosti omrežja;
- omogočanje večje učinkovitosti;
- izboljšanje storilnosti;
- konkurenčnost evropskega poslovanja s svetovnimi trgi;
- krepitev socialne, ekonomske ter teritorialne kohezije.

Ob upoštevanju že omenjenih strateških ciljev pa so prednostne naloge EU naslednje (Godec & Jurše, 2010, str. 373):

- odprava ozkih grl (razvoj manjkajočih transportnih povezav);
- povezava dveh vrst prometa, zračnega in železniškega, z možnostjo dostopa do letališč z železnico;
- izgradnja interoperabilnega omrežja železnic;
- povečana in boljša varnost ter zanesljivost TEN-T;
- razvoj trajnostne mobilnosti blaga in oseb z upoštevanjem ciljev EU;
- upoštevanje varstva okolja pri izgradnji TEN-T.

4.2 PAN-EVROPSKI KORIDORJI

Pan-evropski koridorji v povezavi s TEN-T predstavljajo prednostno nalogo EU na področju skupne transportne politike in šele pri tej povezavi omenjena prevozna mreža dobi pravi pomen. Vsebinsko pomenijo izgradnjo in modernizacijo mreže cestnih in železniških koridorjev ter vodnih in kombiniranih transportnih poti. Njihovi osnutki so bili zastavljeni na podlagi transportnih konferenc, na osnovi katerih so organi EU sprejeli odločitve in strateške razvojne dokumente za razvoj omenjenega omrežja. Prva transportna konferenca je potekala v Pragi leta 1991, kjer so sprejeli koncept prometne infrastrukture in koridorjev, druga na Kreti leta 1994, kjer je bilo kot prioriteta razvoja prevozne infrastrukture določenih devet koridorjev (cestnih, železniških, vodnih in kombiniranih) ter tretja konferenca v Helsinkih leta 1997, kjer so načrtali še deseti koridor, ki na preteklih konferencah ni bil aktualen zaradi vojne na Balkanu. Ko so se politične napetosti umirile, je deseti koridor oživel. Izkazal se je za mednarodno pomembnega, saj se je transport na osi sever – jug zelo povečal. Ko bodo zgrajeni vsi koridorji, se bo to poznalo na učinkovitejšem in celostnem razvoju evropskega gospodarstva, v povezavi obrobnihih regij z osrednjimi, sčasoma pa bo napredek viden tudi v večji gospodarski rasti in učinkovitosti ter v izboljšanju učinkovitosti domače in mednarodne trgovine (Zgonc, 2003, str. 192; Zupančič, M., 2002, str. 25).

4.3 PROSTORSKI POTEK PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV

Kot sem že omenila, je bil dokončen potek vseh koridorjev določen na tretji transportni konferenci v Helsinkih leta 1997. Po načrtih naj bi bili koridorji zgrajeni do leta 2015, njihov potek pa naj bi bil sledeč (European Commission, 2005):

1. koridor:

Helsinki – Talin – Riga – Kaunas – Varšava

1. veja: Riga – Kaliningrad – Gdansk

2. koridor:

Berlin – Varšava – Minsk – Moskva

3. koridor:

Berlin / Dresden – Vroclav – Katowice – Krakov – Lvov – Kijev

4. koridor:

Dresden / Nürnberg – Praga – Dunaj / Bratislava – Győr – Budimpešta – Arad / Kraikova – Sofija – Solun / Plovdiv – Istanbul

5. koridor:

Benetke – Trst / Koper – Ljubljana – Maribor – Budimpešta – Užgorod – Lvov – Kijev

Ob omenjenem koridorju potekajo še tri dodatne veje in sicer:

1. veja: Reka – Zagreb – hrvaško-madžarska meja – Budimpešta

2. veja: Bratislava – Žilina – Košice – Užgorod

3. veja: Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta

6. koridor:

Gdansk – Katowice – Žilina

1. veja: Grudziadz – Poznan

7. koridor:

Donavska pot

8. koridor:

Drač – Tirana – Sofija – Plovdiv – Burgas – Varna

9. koridor:

Helsinki – St. Petersburg – Moskva / Pskov – Kijev – Ljubasevka – Bukarešta – Dimitrovgrad – Alexandroupolis

1. veja: Kijev – Minsk – Vilna – Kaunas – Klaipeda / Kaliningrad

2. veja: Ljubasevka – Odesa

10. koridor:

Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skopje – Solun

1. veja: Gradec – Maribor – Zagreb

2. veja: Budimpešta – Novi Sad – Beograd

3. veja: Niš – Sofija (Dimitrovgrad – Carigrad preko IV. koridorja)

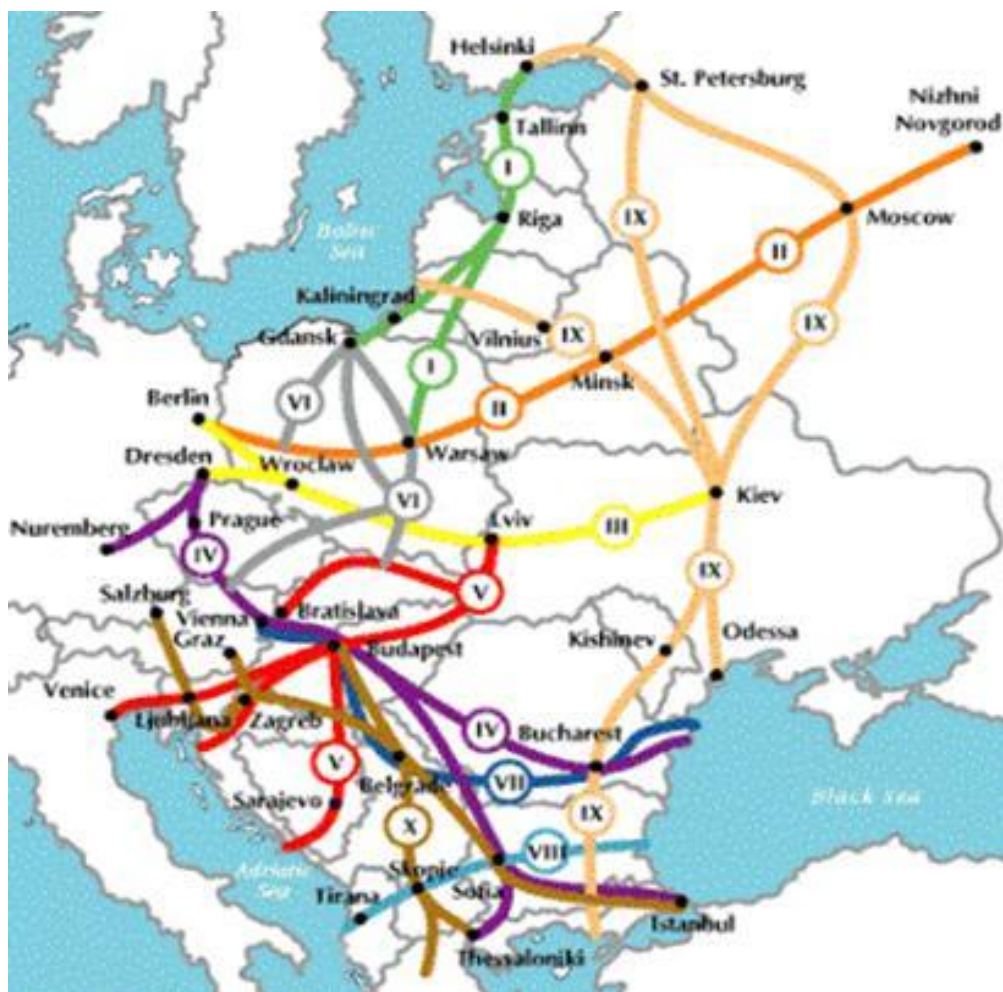
4. veja: Veles – Bitola – Florina – preko Egnatie

Koridorji naj bi izpolnjevali določene kriterije. Med najpomembnejše štejemo naslednje (International Transport Forum, 1994):

- kriterij povezanosti in interoperabilnosti (koridorji naj bi izboljševali geografsko in tehnično povezanost ter interoperabilnost na mednarodni in medregionalni ravni);
- kriterij izvedljivosti (časovna opredeljenost izvedbe je določena na 5 do 6 let, zraven ne štejemo izgradnje);
- kriterij modalnosti (izbira koridorja na podlagi različnih prevoznih oblik, pogoj je prispevek k uravnoteženemu prevoznemu infrastrukturnemu sistemu in študija o alternativnih oblikah prevoza);
- finančni kriteriji (razlaga možnosti financiranja s strani državnega proračuna, subvencij, tujih pomoči, zasebnih virov in pričakovanih dobičkov od projekta);
- ekonomski kriteriji (stopnja donosa vsaj 10 %, izračuni na podlagi ekonomskih analiz v skladu z najboljšimi mednarodnimi standardi, upoštevajoč interne in eksterne stroške ter koristi, nove poslovne priložnosti, turistične tokove in vplive varstva okolja).

Na podlagi zgoraj naštetih kriterijev se izgradnja koridorjev ne nanaša na izgradnjo nove prevozne infrastrukture, ampak na vzdrževanje, obnovo in modernizacijo že obstoječe.

Slika 1: Pan-evropski prometni koridorji



Vir: *The Pan-European Corridors*, 2012.

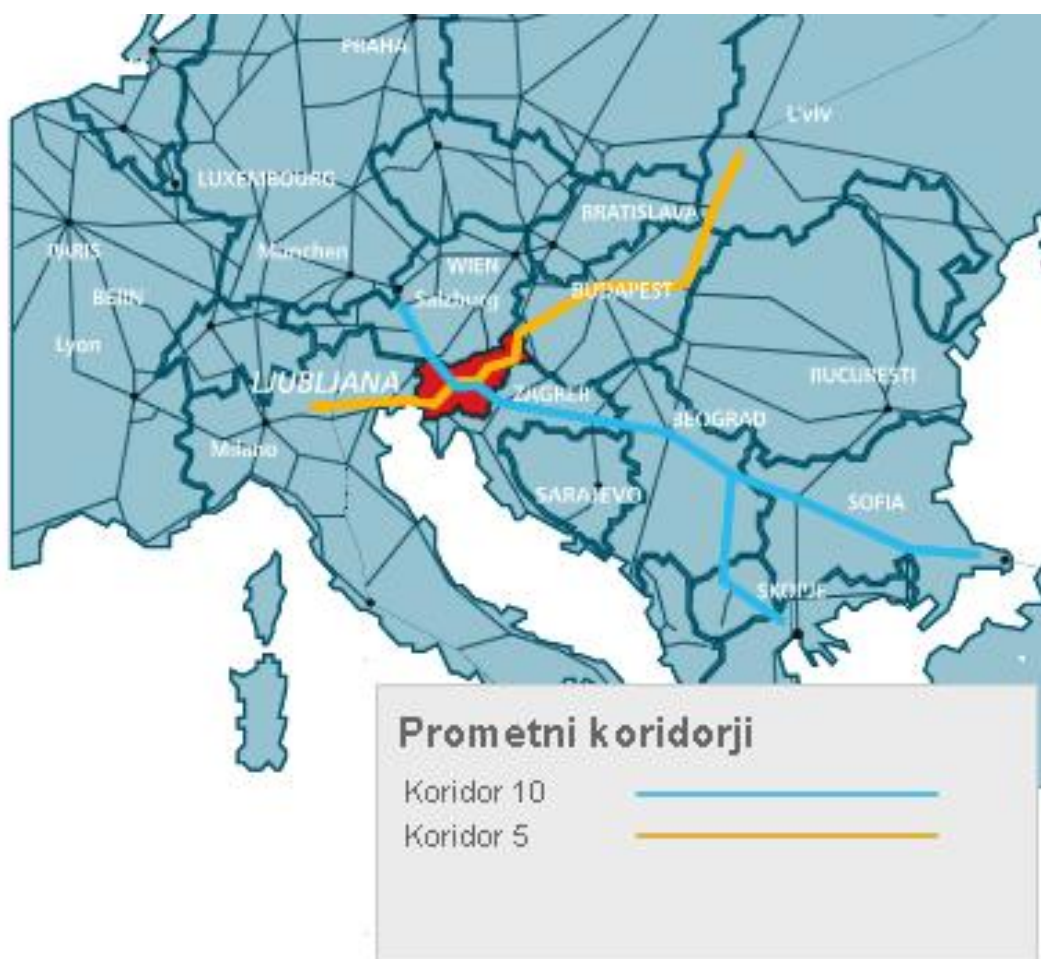
4.4 POMEN PAN-EVROPSKIH KORIDORJEV ZA GOSPODARSTVO REPUBLIKE SLOVENIJE

Leta 1993 je bil podpisan Sporazum o sodelovanju med Evropsko gospodarsko skupnostjo in Republiko Slovenijo na področju transporta (Ur.l. RS-MP, št. 14/1993), ki nakazuje naslednje ukrepe:

- izboljšanje prometne infrastrukture Slovenije;
- integracija slovenske prometne infrastrukture v prometno mrežo EU;
- povečan pretok blaga in pretovora preko Slovenije;
- proces uvajanja informacijskega sistema v prometu, ki bo sodoben;
- uskladitev emisij izpušnih plinov;
- sodelovanje Slovenije in EU na področju prevoza.

S podpisom sporazuma so se poleg dogovora o prostem pretoku tranzita čez Slovenijo opredelile tudi nekatere druge opisane zahteve po sodelovanju. Za Slovenijo ima zelo velik pomen sodelovanje z Evropo pri transportu čez pan-evropske koridorje. Njihova izgradnja je dejavnik vključevanja v vseevropske prometne tokove in gospodarski sistem, s tem pa pripomoremo k uspešnemu gospodarskemu razvoju Slovenije. Vendar gre hkrati za zahtevne in predvsem nujne investicije v prometno infrastrukturo. Obstoječa železniška infrastruktura je zastarela in potrebuje modernizacijo, kar posledično vključuje visoke finančne vložke. V obdobju vsesplošne gospodarske krize pa ti predstavljajo velik problem, ker je sredstva dokaj težko zagotoviti. Poleg infrastrukture so tudi transportne tehnologije Slovenije premalo razvite. Vendar pa se Slovenija nedvomno nahaja na izjemni geografski lokaciji, ki bi jo bilo škoda pustiti neizkoriščeno. Že dolga stoletja je Slovenija križišče kopenskih poti med vzhodom in zahodom, severom in jugom. Kljub enemu samemu pristanišču – Luko Koper – nudimo najkrajšo povezavo s celotnim Sredozemljem ter državami Bližnjega in Daljnega vzhoda. Tako je leta 1991 prišlo do odločitve, da bo Slovenija optimalno izkoristila strateško prednost. Pristopila je h gradnji in posodabljanju prometne infrastrukture z zagotavljanjem varne in pretočne mobilnosti prebivalstva ter oskrbe gospodarstva. Poleg tega si je postavila cilj, da bi postala logistična platforma za srednjo in jugovzhodno Evropo. Da Slovenija resnično predstavlja transportno in tranzitno področje, potrjujeta pan-evropska koridorja, ki potujeta preko ozemlja. Gre za V. in X. evropski transportni koridor. V. koridor zajema os zahod – vzhod in v tej smeri tudi prehaja Slovenijo. Navezuje se na transevropsko transportno mrežo in na Luko Koper, ki velja za eno najaktivnejših gospodarskih enot v državi. Drugi omenjeni koridor, ki potuje preko Slovenije, pa je X. koridor, ki nas povezuje z Avstrijo ter Hrvaško, sever – jug. Kot sem že omenila, je to najmlajši koridor, sprejet leta 1997 v Helsinkih. Po umiritvi političnih napetosti je sprostil pot do Balkana, vključno do Grčije in Turčije. Oba omenjena koridorja obsegata izgradnjo cestnega in železniškega koridorja, kar lahko za prihodnost pomeni vzpodbujanje ostalih oblik sodobnega transporta (kombiniranega), izvoz in uvoz ter tranzit preko ozemlja Slovenije. Izjemen pomen za naprej pa ima pristanišče, kateremu se lahko s pomočjo koridorjev povečata kapaciteta in konkurenčnost. Pri vsem tem ne smemo pozabiti na časovno komponento izgradnje koridorjev. Pravočasnost nam lahko prinese speljane železniške tire preko Slovenije, hitro vključitev v evropsko mrežo in izognitev morebitnim nevarnostim preusmeritve transporta na konkurenčnejše ter boljše in hitreje zgrajene vzporedne transportne poti, ki nas ogrožajo z vseh strani (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012; RePPRS, 2006; Zgonc, 2003; Zupančič, M., 2002).

Slika 2: V. in X. koridor



Vir: Prometni koridorji, 2012.

4.5 V. IN X. KORIDOR

Čeprav Slovenija zavzema majhen ozemeljski prostor, ima vseeno dva pomembna prometna koridorja, V. in X. pan-evropski koridor. Državo lahko v prihodnosti prometno povežeta na podlagi sodobnega transporta z našimi sosedami, in sicer z Italijo, Avstrijo, Hrvaško in Madžarsko ter posredno zagotavljata ugodnejše prevozne povezave tudi tretjim državam. Njuni pozitivni učinki (dvig kvalitete, konkurenčnosti, mobilnosti itd.) lahko ugodno vplivajo na Slovenijo in vse ostale države srednje in vzhodne Evrope. Ugodni vplivi se nanašajo na mednarodno trgovino in na zviševanje gospodarske rasti ter na splošno uspešnost Slovenije. Naj omenim še pomembnost križanja obeh koridorjev. Sečišče je Ljubljana, ki velja za srednje veliko evropsko mesto z manj kot pol milijona prebivalcev. Kljub potencialno velikemu prometnemu vozlišču pa je Ljubljana zaenkrat prepoznana zgolj kot prehodno območje (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012; Zupančič, M., 2002).

Slika 3: Potek V. in X. evropskega koridorja s terminali – logističnimi centri in prekladalnimi postajami



Vir: Javna železniška infrastruktura, 2012.

4.5.1 V. koridor

V. koridor obsega cestni, železniški in kombinirani transport ter pristanišča. Dodatno zajema zahtevano infrastrukturo, mejne prehode, terminale in instalacije. K izgradnji štejemo tudi vzdrževanje obstoječe infrastrukture, njeno nadgradnjo in po potrebi novogradnjo, vendar vse to v okviru zmožnosti investicijskih sredstev. V nadaljevanju se bom osredotočila zgolj na V. železniški koridor. Njegova pot se vije od jugozahoda srednje Evrope – Italije in Slovenije, pa do severovzhoda – Ukrajine. Natančnejša trasa gre po poti Benetke – Trst / Koper – Ljubljana – Pragersko – Murska Sobota – Hodoš – Bajánsenye – Budimpešta – Lvov – Kijev. V okviru koridorja obstajajo še tri veje v smereh Reka – Zagreb – hrvaško-madžarska meja – Budimpešta, Bratislava – Košice – Užgorod in Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta. Celotna dolžina koridorja meri približno 3000 km. Strategija predvideva, da se proge na koridorju rekonstruirajo in dogradijo tako, da se vzpostavi primerna transportna hitrost na celotni trasi, in sicer hitrosti mednarodnih vlakov od 120 do 160 km/h. V. koridor tako predstavlja celotno železniško povezavo na relaciji Barcelona – Kijev in ni pomemben zgolj za železniško povezavo med Slovenijo in Madžarsko, ampak tudi z vidika možnosti večjega obsega transporta iz Češke, Poljske in Slovaške, preko našega ozemlja do severnojadranskih

pristanišč in obratno (European Commission, 2005; International Transport Forum, 1994; Pan-evropski transportni koridorji, 2012; Prometni koridorji, 2012).

V trasi koridorja pa ima posebno vlogo Luka Koper, ki ima priložnost postati osrednja pomorska povezava za države srednje in vzhodne Evrope. Treba bi bilo izboljšati infrastrukturo za primernost razvoja pristanišča in celotnega sistema, povečati učinkovitost in kakovost storitev. Pri tem je pomembna investicija izgradnje drugega tira železnice na delu Divača – Koper (Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropske zadeve, 2011). Trasa naj bi v dolžino merila 28 km, pri tem pa naj bi bili upoštevani naslednji vidiki (Strategija razvoja 5. koridorja s posebnim poudarkom na odseku med Italijo in Slovenijo ter študija izvedljivosti nove železniške proge Trst – Divača ob izvajanju Odločbe (ES) št. 884/2004, 2012):

- tehnični parametri za izgradnjo proge morajo biti enaki vzdolž celotne trase (velja tudi za področje varnosti);
- ob upoštevanju tehničnih in finančnih omejitev mora biti dosežena najvišja možna hitrost;
- maksimalni vzpon ne sme biti večji od 17 ‰.

Proga bo tako omogočila visokozmogljivo železniško povezavo s pristaniščem Luko Koper. Pristanišče bo dodatno pridobilo na vrednosti šele takrat, ko bo dokončno zgrajen celoten koridor, ki bo povezoval naše ozemlje z Italijo in Madžarsko. Več o progi Divača – Koper bom napisala v nadaljevanju diplomskega dela.

V. koridor pomeni konkurenco za sosednji državi, Italijo in Avstrijo. Vsaka država, ki ima razvejan promet, si namreč želi, da bi po svojem ozemeljskem prostoru prevažala kar največ blaga, saj s tem poveča tranzit in svoj prihodek. Kot je navedeno v dokumentu Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture (Ur.l. RS, št. 13/1996, v nadaljevanju NPRSZI), je interes za gradnjo koridorja po severnem delu Alp na strani sosed, s tem pa bi koridor speljali izven meja Slovenije.

4.5.2 X. koridor

X. koridor potuje od severozahoda (Salzburga v Avstriji) preko Ljubljane in Zidanega Mostu, do Zagreba, Beograda, Skopja in Soluna v Grčiji na jugovzhodu. Poleg glavne veje ima koridor še 4 odseke. Prvi se vije od Gradca preko Maribora do Zagreba, drugi od Budimpešte preko Novega Sada do Beograda, tretji od Niša do Sofije in se nadaljuje s IV. koridorjem do Istanbula ter četrti od Velesa (Makedonija) preko Florine do Egnatie. V dolžino celoten koridor meri približno 2.500 km, od tega je 30 ‰ dvojnih tirov, 84 ‰ elektrificiranih prog, 14 ‰ vseh pa je na dizelski pogon (European Commission, 2005; International Transport Forum, 1994; Pan-evropski transportni koridorji, 2012; Prometni koridorji, 2012).

Kot najmlajši koridor, ki je bil potrjen leta 1997 v Helsinkih, predstavlja za Slovenijo projekt nadgradnje cestne in železniške infrastrukture ter vključevanje rečnega in kombiniranega transporta, in sicer z namenom modernizacije cest in železnic severnega in južnega dela Slovenije. Kot sem že omenila, so v 90-ih letih vojne razmere na območju Balkana povzročile precejšnjo škodo na obstoječi infrastrukturi, zato je posledično transport zamrl. Po ponovni vzpostavitvi in umiritvi razmer je pričel promet postopoma naraščati in X. koridor počasi pridobiva na veljavi. Za razliko od V. koridorja, kjer lahko zasledimo izgradnjo nekaterih novih odsekov, so proge X. koridorja precej zastarele, kar vpliva na dolžino voznega časa. Rešitev je torej v odpravi tehničnih problemov, najpomembnejše pa je zmanjševanje čakalnega časa na mejnih prehodih. Kontrolne točke na prehodih so kar štiri (med Slovenijo, Hrvaško, Srbijo, Bolgarijo in Turčijo), medtem ko je na konkurenčnem IV. koridorju samo ena, na turško-bolgarski meji. Poleg prednosti v številu mejnih prestopov, je opazna še prednost IV. koridorja zaradi hitrejših voznih časov. X. koridor tako zaradi slabega stanja infrastrukture ne more konkurirati (Beškovnik, 2009; Direktorji železnic alianse Cargo 10 v Potorožu o prihodnjem sodelovanju, 2012; Stergar, 2011).

5 RAZVOJNE PERSPEKTIVE SLOVENSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

V dokumentu NPRSZI je zapisano: »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.« V nadaljevanju NPRSZI v celoten prometni sistem vključi železniško infrastrukturo in pojasnjuje: »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.«

Trenutno so razmere na železniški infrastrukturi vse prej kot bleščeče. Proge, ki so bile večinoma zgrajene v predprejšnjem stoletju, ne ustrezajo več sodobnim prevoznim potrebam. Njihovi parametri in zmogljivosti (na primer krivina polmera 300 m, pogosta nivojska križanja, nagibi do 27 % itd.) ne kažejo v smer kakršnegakoli napredka. Prav tako železniška mreža na glavnih smereh ne ustreza več tehničnemu in gospodarskemu razvoju, niti ne smerem prometnih tokov. Potrebne bi bile izboljšave, ki se kažejo v višjih hitrostih, večji udobnosti prevoznih sredstev, večji pogostosti vlakov, večji zanesljivosti in predvidljivosti ter tudi višji kakovosti storitev v potniškem in tovornem prevozu (NPRSZI, 1996).

Stanje javne železniške infrastrukture se zaradi nezagotavljanja zadostnih finančnih sredstev za nadaljnji razvoj, vzdrževanje in posodobitev iz leta v leto slabša. Delež železniškega transporta bo ob negativnem trendu dosegel zgolj to, da bo prihajalo do zapiranja posameznih

odsekov prog. Na obstoječi neprimerni infrastrukturi je zaradi zagotavljanja varnosti prometa trenutno namesto povečevanja hitrosti treba posegati ravno v nasprotno stran, s čimer se ne gibljemo v smeri sodobnega razvoja. Hitrost omejujemo, kar posledično povzroča zamude v železniškem prometu, to pa se negativno odraža v povezanosti javnega železniškega sistema z gospodarstvom. Namesto da bi se večal odstotek uporabe železnic, se zaradi večje zanesljivosti ljudje odločajo za konkurenčni cestni transport. V prihodnjem razvoju je tako treba z ukrepi prometne politike odločneje usmerjati promet s cest na železnice. Pri tem je treba zajemati uskladitev prometnega sistema, ekologijo in spodbuditev ekonomskega interesa za železniški transport (NPRSZI, 1996).

5.1 DOKUMENTI DOLGOROČNEGA NAČRTOVANJA RAZVOJA

Razvoj slovenske železniške infrastrukture je obravnavan v različnih dokumentih dolgoročnega načrtovanja, ki jih lahko uredimo v hierarhično lestvico od splošnejših do vedno bolj specifičnih in ozko usmerjenih. Najsplošnejši dokument razvojnega načrtovanja je Strategija razvoja Slovenije iz leta 2005, kjer je vključeno posodabljanje Javne železniške infrastrukture (v nadaljevanju JŽI) na V. in X. koridorju. Naslednji dokument je iz leta 2008, imenovan Državni razvojni program Republike Slovenije za obdobje 2007-2013, ki kot prednost Slovenije izpostavlja geografsko lego in prepletenost v pan-evropske koridorje ter kot slabost neprimernost infrastrukture celotnega prometa. Kot tretja listina je obravnavana Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023, sprejeta leta 2006, ki med investicijami omenja tudi investicije v JŽI. V tem sklopu obstaja delovni dokument, imenovan Rekonstrukcije in novogradnje železniških prog na smereh V. in X. pan-evropskega koridorja v Republiki Sloveniji, kjer so opredeljene nekatere določitve v zvezi s progami na obeh pomembnih koridorjih. Te so: trase so elektrificirane in dvotirne, hitrost na trasah je 160 km/h in največ do 250 km/h, obstaja možnost izvedb po fazah ter kot zadnje opredeli obstoječe proge, ki se morajo po odsekih ohraniti, prenoviti ali delno odstraniti (Računsko sodišče Republike Slovenije, 2010, str. 25-26).

Nacionalni strateški referenčni okvir 2007–2013 in bolj podrobno Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture (v nadaljevanju OP ROPI) sta naslednji listini, ki govorita o novih načrtih železniške infrastrukture na podlagi projektov, sofinanciranih s sredstvi EU. Opis projektov bom podala v posebnem poglavju. V nadaljevanju hierarhične lestvice si sledijo še naslednji dokumenti: Strategija prostorskega razvoja Slovenije (iz leta 2004) in že večkrat omenjena RePPRS (iz leta 2006) in NPRSZI (iz leta 1996). Prva listina beleži načrt rekonstrukcije in dograjevanja daljinskih železniških zvez z mednarodnim pomenom, ki bodo lahko dosegale 160 km/h. Druga listina se nanaša na celoten prometni sistem in predvsem poudarja pomembnost usmeritve železniških poti skozi Slovenijo. Omeni prednost države, ki jo vidi v geografski legi, prav tako pa pojasni nevarnost preusmeritve transportnih poti na sosednje države (Avstrija, Italija, Hrvaška in Madžarska) zaradi prepočasnega razvoja železniške infrastrukture. Najbolj specifičen dokument s področja železnic pa je NPRSZI, ki opredeljuje razvoj JŽI od leta 1996 do dokončanja projektov, ki so del le-tega. Prevladujoča

vloga v NPRSZI je razvoj železniške infrastrukture na V. in X. pan-evropskem koridorju. Razvoj temelji na izboljšanju transportnih storitev, poleg tega pa še na zagotavljanju zadostnih zmogljivosti omrežja za potrebe na koridorjih v prihodnosti. Z uvedbo novih tehnologij bo dosežen zahtevan nivo tehničnih standardov in s tem možnost doseganja interoperabilnosti na TEN-T omrežju. Posodobitev in razvoj JŽI sta v NPRSZI predstavljena v treh delih: obnova obstoječih prog, njihova dograditev in gradnja prog za visoke hitrosti. Kot glavna os nacionalnega razvoja je določena proga, ki poteka po V. koridorju, kot najpomembnejša tehnična karakteristika pa je določena potovalna hitrost vlakov 160 km/h. Po letu 2005 je v dokumentu predvidena tudi izgradnja proge Benetke – Ljubljana – Zagreb, kjer naj bi bila dosežena hitrost do 250 km/h (Računsko sodišče Republike Slovenije, 2010, str. 27-28).

5.2 SMERI RAZVOJA EVROPSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Ker mora evropski prometni sistem temeljiti na načelih izenačitve pogojev poslovanja vseh prometnih panog in ker je Slovenija vpeta v ta sistem, je treba v nadaljevanju opisati razvojne smeri evropske železniške infrastrukture. Strategija razvoja je opredeljena v naslednjih evropskih dokumentih (NPRSZI, 1996):

- UIC – Mednarodna železniška zveza: »Perspektivni načrt razvoja evropske železniške infrastrukture«, Pariz, 1974, novelacija 1990;
- GEB – Skupnost evropskih železnic: »Evropska mreža prog za visoke hitrosti«, Bruselj 1991;
- UN-ECE – Ekonomska komisija Združenih narodov: »Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železniških progah – AGC«, Ženeva 1985;
- UN-ECE – Ekonomska komisija Združenih narodov: »Evropski sporazum o pomembnejših progah mednarodnega kombiniranega transporta in pripadajočih napravah – AGTC«, Ženeva 1989.

Prvi dokument, ki ga je izdelala Mednarodna železniška zveza, je pomemben zaradi treh osi, ki jih obsega. Vse potekajo čez Slovenijo (NPRSZI, 1996):

- Ture, ki ima pot München – Jesenice – Ljubljana;
- Balkan, ki ima pot Jesenice – Ljubljana, Zidani Most – Zagreb – Ankara;
- Jadran, ki ima pot Budimpešta – Pragersko – Ljubljana – Koper – Trst – Reka.

Drugi dokument se po glavnih oseh ujema s prvim dokumentom, dodatno pa opredeljuje še dinamiko uresničitve in strukture prihodnje železniške mreže po hitrostih. V tretjem dokumentu so zastopane naslednje železniške smeri (NPRSZI, 1996):

- 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.

Iz opisanih dokumentov je razvidno, da se slovensko ozemlje popolnoma prekriva z določenimi deli omenjenih prog in s tem dobiva mednarodno veljavo. Vključen je torej prometni križ slovenskih železnic, ki poteka v eni smeri od Jesenic do Dobove in drugi od Kopra do Šentilja, vključno s krakoma Divača – Sežana in Pragersko – Središče. Popolnoma jasno je, da naše proge, zgrajene v predprejšnjem stoletju, niso primerne s stališča tehničnega in gospodarskega razvoja. Doseči je treba globalni cilj evropske železniške infrastrukture, ki je podan kot ponovna oživitev železniškega sistema, tako z vidika količin kot kakovosti. Če povzamem prvi vidik, je to gradnja zmogljivih prog, ki bodo imele enake tehnične parametre in bodo dosegale namen povezovanja najpomembnejših središč Evrope. Pri drugem pa je pomembna zagotovitev zanesljivega in točno po voznem redu urejenega prometa (tovorni promet) ter višje hitrosti in večja pogostost vlakov (potniški promet). Kakovostno merilo lahko pojasnimo s preprosto matematično neenačbo. Če dejanskemu času prevoza z železnico dodamo povprečno čakalno dobo na vlak in prevoz od doma do postaje in nazaj, imamo seštevek časa, ki mora biti krajši od prevoza z avtomobilom. Pri tem upoštevamo povprečno potovalno hitrost z avtomobilom 90 km/h, kar ustreza po izračunu hitrosti na železnici vsaj 135 km/h oziroma tehnični hitrosti 160 km/h. Torej mora tudi Slovenija pri svojih večjih rekonstrukcijah in novogradnjah upoštevati pogoj 160 km/h, ki velja kot spodnja meja hitrosti na najsodobnejših evropskih progah. Vsi omenjeni evropski dokumenti pa vključujejo le slovenske proge, ki so pomembne z vidika preostalih evropskih držav. Omenjeni nista dve obstoječi progi, in sicer Jesenice – Nova Gorica – Sežana in Murska Sobota – Hodoš. Prva proga, imenovana tudi soški koridor, je namenjena mednarodnemu tranzitnemu prometu in jo lahko uporabimo kot možnost izoginitve Ljubljani. Je primerno posodobljena z osno obremenitvijo 20 t, vendar pa bo potrebna elektrifikacija in posodobitev signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav ter obnovitev predorov (NPRSZI, 1996).

5.3 RAZVOJ SLOVENSKE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Pri razvoju slovenske železniške infrastrukture se moramo osredotočiti na posodobitev in dograditev železniškega omrežja, ker bomo le s tem zadostili prihodnjim prometnim potrebam. Pri uresničitvi želje, da bi železnica konkurirala ostalim oblikam transporta, bomo morali uvesti nove tehnologije, da bo dosežen nivo tehničnih standardov, varnost, točnost in zanesljivost železniškega transporta. V prihodnjem razvoju bo tako bistveno pomembnejšo vlogo moral imeti železniški promet in s tem železniška javna infrastruktura (Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, 2007, str. 71).

S pregledom investicij v javno železniško infrastrukturo se ukvarja Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo (v nadaljevanju JŽI), ki je organ v sestavi Ministrstva za promet RS. Godec (2010, str. 75) vlogo omenjenega organa povzame takole: »Direkcija za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo opravlja naloge vodenja investicij v javno železniško infrastrukturo, ki obsegajo zlasti pripravo, organiziranje in vodenje investicij v vseh fazah investicijskega procesa ter organiziranje in izvajanje revizije projektne dokumentacije v skladu s predpisi; sklepa in nadzira izvajanje pogodb o opravljanju gospodarskih javnih služb s področja železniškega prometa, pogodb o gospodarjenju z JŽI in pogodb o upravljanju železniških postajnih poslopij ter nadzira izvajanje drugih nalog upravljavca.«

Financiranje programa investicij in vzdrževanja JŽI, potniških postaj in postajališč opravlja Direkcija iz sredstev proračuna RS, sredstev EU, in sicer iz sklada TEN-T in iz Kohezijskega sklada, Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v javno železniško infrastrukturo (ZZSIJŽI), trženja JŽI in uporabnine (Godec, 2010, str. 75).

5.4 FINANČNI VIRI

Za razvoj JŽI so potrebna določena finančna sredstva. Možni viri za financiranje gradnje JŽI so: državni proračun, posojila finančnih ustanov, zasebni kapital, najemnina ali uporabnina (prihodek državnega proračuna v obdobju, ko se infrastruktura uporablja) in evropski proračun. Predvidena so tudi sredstva Kohezijskega sklada, ki so v okviru evropskega proračuna ena najpomembnejših virov za gradnjo JŽI. Dodatna evropska sredstva se dobijo tudi na temelju notranjih evropskih politik, kot je TEN-T, kjer so sredstva na podlagi določenih kriterijev razdeljena posameznim projektom. V Resoluciji o nacionalnih razvojnih projektih 2007 – 2023 je povzeta ocena finančnih sredstev, ki jih potrebujemo. Predvidena vrednost za leta od 2007 do 2023 je za investicije v JŽI 8,9 milijarde EUR, kjer so vključene tudi investicije na V. koridorju v vrednosti 7,4 milijarde EUR (Računsko sodišče Republike Slovenije, 2010, str. 37).

Tabela 10: Ocena potrebnih finančnih sredstev za razvoj JŽI v obdobju 2008 – 2020 (v evrih)

Vrednost	Finančni viri		
	Državni proračun	Zasebni viri	Kohezijska sredstva
8.884.000.000	4.044.000.000	4.442.000.000	398.000.000

Vir: Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj, Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023, 2008.

Do sedaj je Slovenija prejela sredstva iz Kohezijskega sklada. Od leta 2000 do leta 2004 je za sofinanciranje nekaterih železniških projektov na V. koridorju, ki je imel ocenjeno skupno

vrednost 91 milijonov evrov, iz sklada priteklo 37,9 milijona evrov. V letih od 2004 do 2006 sta bila potrjena dva projekta v vrednosti 55,7 milijona evrov in iz sklada smo dobili 38 milijonov evrov. Za nadaljevanje razvoja JŽI pa je v OP ROPI zapisano, da se za projekte predvideva nadaljnjih 450 milijonov evrov. Iz Tabele 11 so razvidni prioritetni projekti OP ROPI za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada v obdobju od leta 2007 do 2013 (Računsko sodišče Republike Slovenije, 2010, str. 38).

Tabela 11: Prioritetni projekti OP ROPI za sofinanciranje iz Kohezijskega sklada v obdobju od leta 2007 do 2013 (V. koridor)

Št.	Projekt	Ocenjena vrednost celotne investicije z DDV
		mio. EUR
1	Modernizacija obstoječe železniške proge Divača – Koper	105,64
2	Rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja proge Pragersko – Hodoš za 160 km/h	173,42
3	Modernizacija nivojskih prehodov in izvedba podhodov na postajah	240,69
4	Uvedba sistema GSM-R na slovenskem železniškem omrežju	72,36
5	Gradnja nove železniške povezave Divača – Koper*	799,43
Skupaj železniška infrastruktura		1.391,54

Legenda: * Projekt zaključen po letu 2013.

Vir: Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013 (OP ROPI), 2007, str. 75.

Za nadaljnji razvoj JŽI so v Tabeli 12 predstavljena zagotovljena finančna sredstva od leta 2011 do leta 2023 (Ministrstvo za promet, 2011b).

Tabela 12: Zagotovljeni viri finančnih sredstev od 2011 do 2023

Vrsta sredstev	2011-2015	2016-2023
	mio. EUR	mio. EUR
Integralna sredstva	431,92	
Namenska sredstva	672,00	896,00
EU sredstva	496,46	
Skupaj proračun RS	1.488,38	

Vir: Ministrstvo za promet, Izhodišča za resolucijo o nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture (ReNPrJŽI), obdobje od 2011 do 2023, 2011b.

5.5 ŽELEZNIŠKI PROJEKTI OBNOV, NADGRADENJ IN NOVOGRADENJ

Projekti v okviru razvoja na slovenski železniški infrastrukturi temeljijo na NPRSZI, na RePPRS in na Sklepu št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (Ur.l. EU št. L 204/1). Med projekte uvrščamo nekatere obnove in nadgradnje obstoječih prog ter novogradnje. Poudarek pa je tudi na prioritarnih ciljih v razvoju železniške infrastrukture, ki bodo pomenili modernizacijo železniškega omrežja (Slovenske železnice, 2010, str. 32).

Prioritetni cilji v okviru razvojnih železniških projektov na slovenski železniški infrastrukturi, ki se bodo izvajali na TEN-T omrežju, so (Godec, 2010, str. 76; Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, 2007, str. 74):

- dvig dopustnih osnih obremenitev kategorije najmanj D3 (225 kN/os in 72 kN/m);
- elektrificiranje proge Pragersko – Hodoš – državna meja in s tem elektrifikacija obeh koridorjev (V. in X.);
- gradnja drugega tira na treh enotirnih odsekih (Divača – Koper, Ljubljana – Jesenice, Maribor – Šentilj);
- usposobljenost prog na ravni, ki zagotavlja njihovo interoperabilnost v skladu z določili ustreznih predpisov Evropske unije;
- ureditev cestno železniških križanj skladno z določili Zakona o varnosti v železniškem prometu;
- dvig maksimalnih progovnih hitrosti na glavnih progah JŽI na 160 km/h ali več (do 250 km/h), z dovoljenimi utemeljenimi odstopanji;
- rekonstrukcija svetlobnih in varnostnih naprav ter vpeljava sodobnega daljinskega vodenja na glavnih progah JŽI;
- modernizacija nivojskih prehodov in izvedba podhodov na postajah;
- nova železniška povezava Divača – Koper.

Potrebne obnove in nadgradnje, ki že potekajo oziroma se bo njihovo izvajanje pričelo v prihodnosti, so (Slovenske železnice, 2010, str. 32):

- dvig osne obremenitve na progi Zidani Most – Maribor na D4;
- posodobitev signalnovarnostnih naprav na progi Divača – Koper;
- povečanje zmogljivosti na progi Divača – Koper, vključno s povečanjem postajnih zmogljivosti postaj Koper, Divača, Kozina, napajalna postaja Koper in Kozina;
- daljinsko vodenje stikal vozne mreže;
- odprava počasnih voženj na V. in X. koridorju;
- drugi projekti glede varnosti na V. in X. koridorju;
- drugi projekti na omrežju za zagotovitev podpornih dejavnosti in storitev za potnike;
- nadgradnja proge Grosuplje – Kočevje in vzpostavitev potniškega prometa.

Med projekte novogradenj pa prištevamo (Slovenske železnice, 2010, str. 32):

- tehnično zavarovanje nezavarovanih železniških prehodov in zmanjšanje njihovega števila;
- vzpostavitev centralnega vodenja elektronapajalnih postaj;
- zgraditve sistema ETCS nivoja 1 (evropski sistem vodenja vlakov) na V. koridorju;
- zgraditev sistema GSM-R (globalni mobilni radijski komunikacijski sistem za železnice) na celotnem železniškem omrežju;
- elektrifikacija proge Pragersko – Hodoš;
- novogradnja drugega tira Ljubljana – Jesenice ob preverjanju možne povezave z letališčem Jožeta Pučnika;
- novogradnja drugega tira Maribor – Šentilj;
- novogradnja dvotirne proge Koper – Divača ob preverjanju možne povezave Trst – Koper;
- izvennivojski dostopi na perone na postajah in postajališčih.

Pri izvajanju novogradenj celotnega omrežja ne smemo izpustiti zelo pomembne gradnje ljubljanskega železniškega vozlišča s potniško postajo Ljubljana, ki predstavlja stičišče V. in X. pan-evropskega koridorja (Godec, 2010, str. 76).

5.5.1 Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)

Gradnja projekta je opredeljena v NPRSZI, Odloku o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur.l. RS, št. 76/2004, v nadaljevanju OdSPRS), dolgoročnem prostorskem planu Mestne občine Ljubljana in osnutku Strateškega prostorskega načrta Mestne občine Ljubljana. LŽV je križišče V. in X. koridorja, ki se priključita na zahodnem delu potniške postaje Ljubljana in nadaljujeta proti vzhodu. Problemov, ki nakazujejo potrebo po prenovi, je kar veliko. Med njimi so: ozka grla na vzhodnem in zahodnem delu, ki ne dovoljujejo hkratne vožnje v različne smeri, nivojska križanja železnic, ki povzročajo zastoje v cestnem prometu,

glavna postaja ni namenjena tovornemu prometu, čeprav ga je veliko speljanega ravno tu, povzročanje hrupa ob zaviranju težkih tovornih vlakov ob prihodu na postajo zaradi omejitve hitrosti na 30 km/h in še bi lahko naštevala. Osnovni cilji izgradnje tega projekta so tako (Godec, 2010, str. 77-78):

- izločitev tovornega prometa (problem je rešljiv z izgradnjo obvozne proge pod ali okoli mesta);
- razbremenitev vpadnic v Ljubljano;
- projekt tirnih naprav na postaji za potniški promet;
- večja varnost in pretočnost prometa (uvedba sodobnih signalnovarnostnih naprav ter izvennivojskih križanj);
- vključitev nove hitre potniške proge;
- izboljšanje tehničnih parametrov.

V preteklosti so bile izdelane kar štiri študije, vendar se do danes situacija v prid katerekoli od njih še ni spremenila. V Tabeli 13 so prikazani investicijski stroški pri vseh študijah. Mednje so vključena tudi nepredvidena dela, vsa projektiranja, nadzor, kontrola kakovosti in tudi upoštevan DDV. Pri vsaki varianti so v spodnji tabeli najprej napisani skupni investicijski stroški in vrstico nižje še preračunani stroški na km tira.

Tabela 13: Investicijski stroški (LŽV)

Enota	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
mio. EUR	3.170	2.240	2.670	2.010
mio. EUR/km tira	19,4	13,1	16,39	15,2

Vir: B. Žličar, J. Fimpler & D. Šemrov, Študija variant ljubljanskega železniškega vozlišča, 2010, str. 319.

5.5.2 Gradnja II. tira Maribor – Šentilj

Gradnja projekta je opredeljena v NPRSZI, OdSPRS, OP ROPI in Resoluciji o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023. Poleg tega, da je proga del X. koridorja, je zelo pomembna z vidika dovoza do Luke Koper in povezave iz Avstrije na V. koridor. Njena velika pomanjkljivost so nivojska križanja, drugače pa je proga enotirna, elektrificirana, zgrajena pa je bila kot del SStB v prvi polovici 19. stoletja. Poleg nivojskih križanj so težave še: hitrost, dosegljiva samo do 80 km/h, osna obremenitev proge je 20 t (C3), na postajah niso mogoči hkratni uvozi, proga ima 17 križanj železnice s cesto ter 13 nivojskih prehodov in predor Šentilj ni ustrezen za gradnjo drugega tira. Zato je treba razmere izboljšati z zasledovanjem osnovnih ciljev, ki so povečanje prevozne moči in stopnje varnosti, zagotavljanje interoperabilnosti, boljše vodenje prometa in zmanjšanje stroškov obratovanja (Godec, 2010, str. 79-81).

V nadaljevanju podajam podatke o investicijskih stroških za 4 ožje izbrane variante v okviru študije. Variante se navezujejo na različne hitrosti skozi potek proge. Primerjava je bila narejena na hitrosti 80 km/h, 120 km/h in 160 km/h (osnovna in rezervna rešitev). Rezultati so pokazali, da stroški pri 120 km/h niso bistveno višji od stroškov pri 80 km/h, da Šentilj ne zmore višje hitrosti od 120 km/h in da je primerna hitrost na celotni progi kar 120 km/h, čeprav bi bilo na osrednjem delu možno peljati tudi 160 km/h. Tudi zaradi usklajenega delovanja s sosednjo Avstrijo, ki ima dvotirno progo s hitrostjo 120 km/h, je najbolje, da se uresničuje varianta z omenjeno hitrostjo. Investicijski stroški za 80 km/h znašajo 145,603 milijona EUR, za 120 km/h 184,187 milijona EUR, za osnovno rešitev 160 km/h so 219,926 milijona EUR in za rezervno rešitev 160 km/h 216,023 milijona EUR (Godec, 2010, str. 81-82).

5.5.3 Ljubljana – Kranj – Jesenice s povezavo letališča Jožeta Pučnika Ljubljana

Opredelitev proge najdemo v NPRSZI, OdSPRS in OP ROPI. Trasa Ljubljana – Jesenice je del X. koridorja. Problem proge predstavlja njena enotirnost, ker s tem povzroča manjšo prepustnost. Poleg tega lahko omenim še nezmožnost graditve II. tira na večjem delu proge zaradi zastarelih elementov in neprimerno povezavo letališča Jožeta Pučnika z mestom Ljubljana. Nova proga bo prinesla izboljšanje neustreznih prometnih razmer in zmogljivejše povezave s hitrostjo 160 km/h (do sedaj 100 km/h), ki bo povezovala Ljubljano z Jesenicami in naprej do Avstrije (Ministrstvo za okolje in prostor, 2011).

Osnovni cilji prostorske ureditve so (Ministrstvo za promet, 2011a):

- povečanje prevozne moči proge in stopnje varnosti prometa;
- učinkovitejše vodenje prometa;
- zmanjšanje stroškov obratovanja;
- združevanje in medsebojno povezovanje vseh vrst javnega in individualnega prometa;
- navezava letališča Jožeta Pučnika na posodobljeno železniško infrastrukturo.

Pobuda za državni prostorski načrt je bila izdelana na podlagi študije variant. Progo so razdelili na tri odseke, in sicer Ljubljana – Kranj, Kranj – Jesenice ter priključevanje na letališče Jožeta Pučnika. Godec (2010, str. 83) opiše obdelane koridorje: »Obdelani so koridorji po/ob obstoječi trasi železniške proge (A1), čez Sorško polje (A2) in koridor ob avtocesti (A3). V drugem delu so obdelani koridorji po/ob obstoječi trasi železniške proge (B1), vzhodno od Lesc (B2) in koridor po severovzhodnem delu Savske doline (B3). Kot najprimernejša sta izbrana koridor ob avtocesti (A3) in koridor vzhodno od Lesc (B2).« Kot odseke so analizirali tudi priključke na letališče z različnih vidikov. Godec (2010, str. 83) nadaljuje: »Kot najugodnejše so predlagane variante: potek tik ob avtocesti a-V1, potek vzhodno od Lesc z južnim uvozom na postajo Jesenice b-V2 in popolna zanka okoli Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana l-V1. Tej varianti je zelo blizu t. i. polzanka do letališča l-V2, katere

stroški gradnje niso bistveno nižji, a je z vidika odvijanja prometa bistveno manj funkcionalna in s tem manj primerna.«

Odseki so predstavljeni takole (Godec, 2010, str. 83):

- odsek A: Ljubljana – Kranj:
 - koridor A1: 120 km/h, delno 160 km/h
 - koridor A2: 160 km/h
 - koridor A3: 160 km/h

- povezava z letališčem Jožeta Pučnika:
 - postajališče
 - čelna postaja – polzanka
 - »prevozna postaja« – zaključena zanka

- odsek B: Kranj – Jesenice:
 - koridor B1: 140 km/h do 160 km/h
 - koridor B2: 160 km/h
 - koridor B3: 160 km/h

Kot pri prejšnjih dveh opisanih projektih tudi tu v investicijske stroške vključujemo nepredvidena dela, vsa projektiranja, nadzor, kontrolo kakovosti in DDV. Stroški po različnih odsekih so prikazani v Tabeli 14.

Tabela 14: Investicijski stroški (Ljubljana – Kranj – Jesenice)

	A1	A2	A3
Stalne cene aprila 2010 (v mio. EUR)	256,5	271,5	254,6
	B1	B2	B3
Stalne cene aprila 2010 (v mio. EUR)	657,8	639,5	748,2
Povezava letališča – zaključena zanka			
Stalne cene aprila 2010 (v mio. EUR)	128,6	128,6	128,6
Skupaj (v mio. EUR)	1.042,9	1.039,6	1.131,4

Vir: A. Godec, Največji projekti na javni železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji, 2010, str. 83.

5.5.4 Elektrifikacija in rekonstrukcija železniške trase Pragersko – Hodoš

Celoten projekt je opredeljen v NPRSZI, OdSPRS, OP ROPI in Resoluciji o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023. Trasa je del V. koridorja s posebnostjo, da še ni elektrificirana. Omogoča hitrosti med 80 in 100 km/h in osno obremenitev 20 do 22,5 t/os.

Največjo težavo na progi predstavljajo nivojska križanja cest in železnic. Teh je kar 86, in sicer 31 na delu Pragersko – Ormož in 55 na delu Ormož – Murska Sobota – Hodoš. K uspešni izvedbi projekta je potrebno celostno pristopiti in zasledovati postavljene cilje. Realizacija bo prinesla povečanje varnosti na progi zaradi avtomatske naprave za zavarovanje in križanj, ki bodo izvennivojska, večjo tehnično ustreznost, večjo zmogljivost sistema (osna obremenitev kategorije D4 – 225 kN/os in 80 kN/m), večjo hitrost (160 km/h), stroškovno učinkovitost, pomembno modernizacijo nivojskih križanj in večjo zaščito pred hrupom (Godec, 2010, str. 84-85).

Elektrifikacija bo potekala na edinem delu V. koridorja, ki še ni elektrificiran, v dolžini 109 km. V sklopu dejavnosti je vključena tudi gradnja 5 elektronapajalnih postaj (ENP) in opremljenost sistema z daljinskim vodenjem. Rekonstrukcija proge Pragersko – Hodoš bo potekala po odsekih, ki jo potrebujejo. Predvidenih je 5 zahtevnih rekonstrukcij tras oziroma postaj. Te so: rekonstrukcija krivine za postajo Ptuj, rekonstrukcija proge in opornih zidov pred Ormožem, rekonstrukcija na območju Pavlovcev, za postajo Ivanjkovci in na postaji Hodoš. Hkrati pa bo potekala še gradnja podhoda in novega perona v Ivanjkovcih, v Ljutomeru in rekonstrukcija postaje Murska Sobota (Godec, 2010, str. 85; Jurkovič, Zemljič & Kosec, 2011).

V naslednji Tabeli 15 so predstavljeni investicijski stroški pri načrtovanem projektu.

Tabela 15: Investicijski stroški (Pragersko – Hodoš)

	Stalne cene decembra 2008 (v mio. EUR)
Elektrifikacija	67,160
Rekonstrukcija	40,706
Ureditev nivojskih prehodov	67,879
Protihrupni ukrepi	13,556
Dokumentacija, inženiring	38,609
Zemljišča	14,688
Ostali stroški	5,547
Skupaj	248,145

Vir: A. Godec, Največji projekti na javni železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji, 2010, str. 85.

Po terminskem načrtu je elektrifikacija proge predvidena do konca leta 2014, celoten projekt skupaj z rekonstrukcijo pa do konca leta 2015 (Godec, 2010, str. 86).

5.5.5 Nova proga Divača – Koper

Nova proga Divača – Koper predstavlja enega izmed najpomembnejših načrtov pri posodobitvi JŽI. Kot v NPRSZI je tudi v večini drugih programov razvoja slovenske železniške infrastrukture obravnavan prednostno. Načrt izgradnje proge je predviden v OdSPRS, Resoluciji o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023, Programu reform za izvajanje Lizbonske strategije v Sloveniji, že prej omenjenem NPRSZI in OP ROPI. Z izgradnjo nove trase želimo doseči cilje, in sicer intermodalnost med železnico in pomorskim transportom, povezanost držav, ki so vključene v V. pan-evropski koridor, doseganje boljših povezav in kvalitetnejših storitev ter najpomembnejši cilj, ki predstavlja konkurenčnost cestnemu prometu (Godec, 2010, str. 86-87).

Sedanjo traso lahko opišemo kot elektrificirano (leta 1976) in enotirno progo, kjer je največja osna obremenitev 22,5 t in hitrost vlakov med 70 in 90 km/h (odvisno od vrste vlakov). Trasa obsega 8 postaj, 1 postajališče in 2 cepišči. Največja težava trenutno zgrajene proge je premajhna zmogljivost. Zaradi vrste še drugih problemov, je potrebno zgraditi novo traso, kar bo obsegalo pomembnejše ukrepe, kot so izgradnja enotirne trase dolžine 27,101 km in kategorije D4, izgradnja 8 predorov (20,322 km), izgradnja 3 viaduktov (1,140 km) in 4 mostov (190,3 m), izgradnja izogibališča Črni Kal in spoj nove proge z že obstoječo. Pri novi progi bo narejenih kar nekaj novosti, ki dokazujejo napredek v železniški infrastrukturi. Hitrost se bo z 90 km/h povečala na največjo možno 160 km/h, osna obremenitev bo 225 KN/os oziroma 80 KN/m, največji vzpon pa bo dosegal 17 ‰ (Godec & Jurše, 2010, str. 376-381).

Poleg ukrepov, ki bodo izvedeni na progi, pa lahko omenim še osnovne cilje projekta (Godec, 2010, str. 88):

- odprava ozkega grla s povečanjem prepustne zmogljivosti železniških prog;
- povečanje prevozne zmogljivosti železniških prog;
- gradnja novih prog (27,1 km);
- preusmeritev tovora s ceste na železnico;
- omogočanje uporabe okolju prijaznejše vrste transporta;
- izboljšanje eksploatacijskih karakteristik trase;
- skrajšanje časa potovanja;
- povečanje stopnje varnosti prometa.

Po prvotnem terminskem načrtu je bila izgradnja nove proge predvidena v obdobju od leta 2010 do leta 2018. Zaradi problemov, ki so se vrstili predvsem v zadnjih treh letih, se je gradnja prestavljala, vendar ne ustavila. Projekt trenutno še vedno nima gradbenega dovoljenja, tudi vloga za okoljevarstveno soglasje je bila pristojnim organom posredovana šele pred kratkim. Ena izmed neurejenih stvari je prav tako potreben odkup še 15 % zemljišč. Tako je bilo ugotovljeno, da so realne možnosti izvedbe projekta šele v naslednji finančni

perspektivi 2014 – 2020. Še dodaten razlog za prestavitev projekta pa je finančni vidik. Sprva je bilo namreč za projekt namenjenih okrog 60 milijonov EUR evropskih sredstev, medtem ko je bila začetna ocenjena vrednost investicije kar 700 milijonov EUR. Do danes se je vrednost že skoraj podvojila, namreč narasla je do zneska 1,3 milijarde EUR. Ministrstvo za infrastrukturo in promet je obelodanilo, da predviden del sredstev za namen izgradnje proge Divača – Koper (60 milijonov EUR) iz sedanje finančne perspektive 2007 – 2013 ne bo izgubljen. Preusmerili ga bodo na druge gradnje v okviru prednostnega V. koridorja. V tem okviru razlagajo, da čeprav bi bilo 60 milijonov EUR sredstev porabljenih za začetna dela na tem projektu, celoten zaključek ne bi bil nič hitrejši. Tako bo začetek gradnje proge Divača – Koper moral še malo počakati (Projekt drugega tira Divača – Koper se izvaja, 2012).

5.6 SMERI RAZVOJA

Veljavo najpomembnejšega dokumenta pri celotnem razvoju ima tako NPRSZI. Vendar ministrstvo za promet do sedaj ni pripravilo nikakršnega poročila o realizaciji tega programa. OP ROPI navaja, da je vrednost izvedbe v odstotku manj kot 25 %. Ministrstvo je prav tako navedlo, da se pripravlja nov program razvoja JŽI. Kot poroča časnik Finance, je bilo na ministrstvu pojasnjeno, da obstajata dva razloga za tako malo uresničenih projektov iz zaenkrat še vedno veljavnega NPRSZI iz leta 1996. Prvi razlog so težave s financiranjem in kot drugega navajajo dajanje prednosti razvoju cest v preteklosti. Ocenjujejo, da je trenutni položaj železniške infrastrukture v stanju stagnacije, ker V. in X. koridor zaenkrat še ne zagotavljata zahtevane dvotirnosti in elektrifikacije tras ter prevoznosti v skladu z zahtevami EU, sporazumi AGC in AGTC, ki jih je podpisala Slovenija. Na ministrstvu pravijo, da trenutno osnutek resolucije še ni potrjen, zato ne morejo govoriti o obstanku vseh projektov, ki so zajeti v starem NPRSZI. Sicer naj bi bili v nov NPRSZI vključeni: modernizacija zdajšnje povezave Divača – Koper, nadgradnja povezave Pragersko – Murska Sobota in modernizacija signalnovarnostnih naprav na trasi Ljubljana – Koper. Narejene so bile tudi študije za visokozmogljivostne povezave Ljubljana – Zidani Most in Ljubljana – Divača. Tu naj bi se povečala osna obremenitev (iz 20 na 22,5 t). Nadgradnja pa ni mišljena na delu Zidani Most – Maribor, medtem ko na delu Pragersko – Hodoš že beležimo rekonstrukcijo in elektrifikacijo trase in urejanje nivojskih prehodov (Slak, 2011).

SKLEP

Razvojne perspektive so vse bolj aktualna tema, saj zaradi gostega prometa in vse večje potrebe po transportu, tako potniškem kot tovornem, potrebujemo ustrezno rešitev. Postavlja pa se vprašanje, kako rešujemo težavo naraščajočega prometa, ki onesnažuje okolje in samega sebe otežuje zaradi prenasičenosti. Bi bila prava smer v razširitvi avtocest, v povečanju letališč ali v posodobitvi železnic? Do sedaj v praksi še nismo stopili na pravo pot in pravilno odgovorili na zastavljeno vprašanje. Promet kontinuirano narašča in še bolj polni avtoceste, ki so že sedaj nasičene. Kljub nekaterim pozitivnim lastnostim cestnega prometa v primerjavi z

železnico izstopajo negativne lastnosti, ki se kažejo v slabši varnosti in pretočnosti ter v negativnih posledicah v ozračju in vplivu na okolje. V diplomskem delu sem podala razloge za čim prejšnji razvoj železniške infrastrukture in pojasnila njen pomen. S tem podajam odgovor na dlani – potrebna je realizacija izgradenj železniških prog na prednostnem V. koridorju dokler je to še mogoče. Vse več je namreč govora, da bi bila le-ta speljana mimo nas čez Italijo in Avstrijo.

Na ministrstvu za infrastrukturo in prostor poudarjajo, da bodo storili vse, kar je v njihovi moči, da strateški načrti na razvoju V. in X. pan-evropskega koridorja ne bodo ogroženi. Vključenost Slovenije v evropski prometni sistem v okviru obeh koridorjev je delno načrtovana do leta 2030, dokončno v celovitem obsegu pa do leta 2050. Tu je mišljen tudi krak V. koridorja, ki pelje do Kopra. Kot kaže bodo v prihodnosti izpeljani vsi načrtovani projekti, zato je skrb o morebitnih neizpeljanih dejavnostih popolnoma odveč. Vendar pa problematika časovne zakasnitve še vedno ostaja. Res da ima Slovenija s svojo geografsko lego izjemno strateško prednost, vendar le-ta ne zagotavlja gotovosti, da bodo vse poti speljane čez naše ozemlje. Vse države z razvitim prometnim sistemom imajo željo prevzeti preko svojih poti kar se da veliko prometa in s tem vplivati na povečanje lastnega prihodka. Preusmeritev visoko zmogljivih železniških smeri bi za Slovenijo pomenila izjemno veliko izgubo prevoznih prihodkov in s tem posledično povzročila nepopisno škodo. Vendar pa je skrb upravičena, saj so v času, ko je Slovenija nekako »zaspala« oziroma šla prepočasi naprej, sosednje države intenzivno uresničevale svoje načrte in jih bodo dokončale še preden bo uspela naša država modernizirati železniško infrastrukturo. Kljub začrtanim ciljem in jasnim projektom na koridorjih, ki so zapisani na papirju, nas bodo lahko dejanske transportne poti zaobšle. Izkoristiti je treba razvojno vlogo in pozitivne učinke sodobne prometne infrastrukture, da se izognemo situaciji, ko bi Slovenija postala zgolj prostor, ki bi služil potrebam tranzitnega in potniškega prometa, koristi od vsega pa bi imele sosednje države.

Vedno pa so učinki velikih projektov zaznavni šele v prihodnosti. Jasno je treba slediti viziji, da do leta 2020 uspemo zagotoviti modernizacijo celotnega V. pan-evropskega koridorja in začnemo usmerjati razvoj prometa tako, da bodo negativni vplivi na okolje in prostor malenkostni, medtem ko bodo pozitivni učinki v smislu dodane vrednosti presegali vse meje. Sočasno pa se je treba zavedati, da je Slovenija zaradi svoje majhnosti lahko »obvozljiva« in da čas ni na naši strani. Zato je treba na področju razvoja železniške infrastrukture stopiti v akcijo, pravočasno sprejeti in nato še realizirati bodoči NPRSZI ter verjeti v izboljšanje prevoznih poti in gospodarstva Slovenije.

LITERATURA IN VIRI

1. Beškovnik, B. (2009, 19. november). Panevropski transportni koridorji. *Etransport.si*. Najdeno 13. julija 2012 na spletnem naslovu <http://www.etransport.si/vsebina/ogled/306>
2. Bogić, M. (1998). *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Ljubljana: Slovenske železnice – Železniški muzej.
3. Butcher, L. (2012, 7. februar). Trans-European Transport Networks (TEN-T). Business and Transport. Najdeno 12. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CE4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.parliament.uk%2Fbriefing-papers%2FSN00478.pdf&ei=QFD_T46PI5TV4QS9pKjBBA&usg=AFQjCNHlr8s7SmNnbJeCs-ND98P13oFwdg&sig2=3WZu6aZaNzVB_n_PjbrRxg
4. Commission of the European Communities. (1992). The Future Development of the Common Transport Policy. A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility. Najdeno 12. julija 2012 na spletnem naslovu http://aei.pitt.edu/1116/1/future_transport_policy_wp_COM_92_494.pdf
5. Commission of the European Communities. (1995). The Common Transport Policy Action Programme 1995-2000. Najdeno 11. januarja 2012 na spletnem naslovu http://aei.pitt.edu/1115/1/transport_action_plan_COM_95_302.pdf
6. *Direktorji železnic alianse Cargo 10 v Potorožu o prihodnjem sodelovanju*. Najdeno 16. julija 2012 na spletnem naslovu <http://www.slo-zeleznice.si/sl/tovorni-promet/o-tovornem-prometu/novice/1191>
7. *Dolžina železniških prog, Slovenija, letno*. Najdeno 11. julija 2012 na spletnem naslovu <http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>
8. European Commission. (2005). Final report of the pan-European Corridor and Status Report. Najdeno 15. julija 2012 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/2005_report_paneurostar_en.pdf
9. European Environment Agency. (2006). Transport and environment: facing a dilemma. TERM 2005: indicators tracking transport and environment in the European Union. Najdeno 14. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.dfld.de/Downloads/EU_060328_TransportAndEnvironment_FacingADilemma.pdf
10. Godec, A. (2010, 20. - 22. oktober). Največji projekti na javni železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji. *10. slovenski kongres o cestah in prometu*. Najdeno 17. julija 2012 na spletnem naslovu <ftp://ftp.cgs.si/Uporabniki/UrosZ/clanki/10.%20kongres%20o%20cestah%20in%20prometu/74-90.pdf>
11. Godec, A., & Jurše, L. (2010, 20. – 22. oktober). Evropski prometni koridorji preko Republike Slovenije in nova železniška proga Divača – Koper. *10. slovenski kongres o cestah in prometu*. Najdeno 14. julija 2012 na spletnem naslovu <http://www.drc.si/Portals/6/prispevki/II/372-385.pdf>

12. International Transport Forum. (1994). Second pan-european transport conference. Najdeno 14. julija 2012 na spletnem naslovu <http://internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/paneurop/pdf/DeclCrete94.pdf>
13. Jakomin, L., Zelenika, R., & Medeot, M. (2002). *Tehnologija prometa in transportni sistemi*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
14. *Javna železniška infrastruktura*. Najdeno 23. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.mzip.gov.si/si/delovna_podrocja/zeleznice_in_zicnice/javna_zelezniska_infrastruktura/
15. Jurkovič, D., Zemljič, F., & Kosec, M. (2011, 27. oktober). Predstavitev projekta modernizacije železniške proge Pragersko – Hodoš, železniške povezave po vseh evropskih standardih. *Ministrstvo za promet*. Najdeno 22. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.dcm-svs.si/posvetovanje/posvetovanje31/predstavitve/06_predstavitev_projekta_modernizacije_Pragersko_Hodos_JURKOVIC.pdf
16. *Ministrstvo za infrastrukturo in prostor*. Najdeno 8. julij 2012 na spletnem naslovu <http://www.mzip.gov.si/si/>
17. Ministrstvo za okolje in prostor. (2011). DPN za železniško progo Ljubljana – Kranj – Jesenice z navezavo letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Najdeno 22. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.rralur.si/fileadmin/user_upload/projekti/Promet/LJ-KR-JE_z_navezavo_letalisca_1_regionalni_posvet.pdf
18. Ministrstvo za promet. (2011a). Državni prostorski načrt za novo elektrificirano progo Ljubljana – Kranj – Jesenice – državna meja z navezavo na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. Najdeno 22. julija 2012 na spletnem naslovu http://arhiv.mm.gov.si/mop/javno/zeleznica_lj-brnik/3_priloge/36_pov_jav.pdf
19. Ministrstvo za promet. (2011b). Izhodišča za resolucijo o nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture (ReNPrJŽI), obdobje od 2011 do 2023. Najdeno 18. julija 2012 na spletnem naslovu <http://www.mzip.gov.si/fileadmin/mzip.gov.si/pageuploads/DZZ/RAZNO/ReNPrJZI.pdf>
20. Mohorič, I. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska matica.
21. Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (NPRSZI). *Uradni list RS* št. 13/1996.
22. Obligacijski zakonik (OZ). *Uradni list RS* št. 83/2001.
23. Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS). *Uradni list RS* št. 76/2004.
24. *The Pan-European Corridors*. Najdeno 14. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.mt.ro/traceca/english/networks_cor.html
25. *Pan-evropski transportni koridorji*. Najdeno 15. julija 2012 na spletnem naslovu http://egradiva.fl.uni-mb.si/Logisticna_infrastruktura/tretje.html
26. Plevnik, A. (2008). *Okolje in promet: Slovenija*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje.
27. *Projekt drugega tira Divača – Koper se izvaja*. Najdeno 22. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.vlada.si/si/medijsko_sredisce/pojasnila/pojasnila/article/projekt_druega_tira_divacakoper_se_izvaja_23994/

28. *Prometna politika*. Najdeno 11. januarja 2012 na spletnem naslovu http://www.mzsp.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/
29. *Prometni koridorji*. Najdeno 15. julija 2012 na spletnem naslovu http://slo-zeleznice.si/sl/podjetje/vodenje_prometa/prometni_koridorji
30. Računsko sodišče Republike Slovenije. (2003). Poročilo o revizijah gradnje železniške proge Zalalövö – Bajánsenye – Hodoš – Murska Sobota 2003. Najdeno 24. julija 2012 na spletnem naslovu [http://www.rs-rs.si/rsrs/rsrs.nsf/I/KC76B3D41CD70C17FC1256DEC004976C9/\\$file/Vasut_Report.pdf](http://www.rs-rs.si/rsrs/rsrs.nsf/I/KC76B3D41CD70C17FC1256DEC004976C9/$file/Vasut_Report.pdf)
31. Računsko sodišče Republike Slovenije. (2010). Revizijsko poročilo: Razvoj javne železniške infrastrukture. Najdeno 19. julija 2012 na spletnem naslovu [http://www.rs-rs.si/rsrs/rsrs.nsf/I/K1B6BE903440A4048C12577D10035B449/\\$file/TENT-T_SP04-09.pdf](http://www.rs-rs.si/rsrs/rsrs.nsf/I/K1B6BE903440A4048C12577D10035B449/$file/TENT-T_SP04-09.pdf)
32. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: Čas za sinergijo). *Uradni list RS* št. 58/2006.
33. Sklep št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. *Uradni list EU* št. L 204/1.
34. Slak, N. (2011, 21. oktober). Zdajšnji nacionalni program razvoja železnic nujno potrebuje prenovu. *Finance*. Najdeno 20. julija 2012 na spletnem naslovu <http://logistika.finance.si/327689>
35. Slovenske železnice. (2010). Program omrežja Republike Slovenije 2012. Najdeno 21. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.slo-zeleznice.si/uploads/SZ/program_omrezja_2012/PO_2012.pdf
36. Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko. (2007). Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013 (OP ROPI). Najdeno 17. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.arhiv.svlr.gov.si/fileadmin/svlr.gov.si/pageuploads/KOHEZIJA/Programski_dokumenti/OP_razvoja_okoljske_in_prometne_infrastrukture_POTRJENO_27_08_07.pdf
37. Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj. (2008). Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023 (dopolnjena, januar 2008). Najdeno 20. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.svrez.gov.si/fileadmin/svez.gov.si/pageuploads/docs/katal_inf_javn_znac/2008reNRP_resolucija.pdf
38. Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropske zadeve. (2011). Nacionalni reformni program 2011 – 2012. Najdeno 23. februarja 2012 na spletnem naslovu http://www.svrez.gov.si/fileadmin/svez.gov.si/pageuploads/docs/Razvojni_dokumenti/CIST_NOV_NRP_2_18_4.pdf
39. Sporazum o sodelovanju med Evropsko gospodarsko skupnostjo in Republiko Slovenijo. *Uradni list RS, Mednarodne pogodbe* št. 14/1993.
40. *Statistični podatki*. Najdeno 24. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/statisticni_podatki

41. Statistični urad Republike Slovenije. (2010). Železniški transport, podrobni podatki, Slovenija, 2010 - končni podatki. Najdeno 8. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=4034
42. Statistični urad Republike Slovenije. (2011a). Statistične informacije – transport. Najdeno 25. februarja 2012 na spletnem naslovu <http://www.stat.si/doc/statinf/22-SI-084-1101.pdf>
43. Statistični urad Republike Slovenije. (2011b). Železniški transport, podrobni podatki, Slovenija, 2011 – končni podatki. Najdeno 8. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=4821
44. Stergar, A. (2011, 2. februar). X. koridor: ni daleč do bele Turčije (ali Monakovega). *Delo*. Najdeno 16. julija 2012 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/gospodarstvo/x-koridor-ni-dalec-ni-dalec-do-bele-turc-je-ali-monakovega.html>
45. *Strategija razvoja 5. koridorja s posebnim poudarkom na odseku med Italijo in Slovenijo ter študija izvedljivosti nove železniške proge Trst – Divača ob izvajanju Odločbe (ES) št. 884/2004*. Najdeno 15. julija 2012 na spletnem naslovu http://www.ita-slo.eu/projekti/projekti_2000_2006/57
46. *Zgodovina SŽ*. Najdeno 11. januarja 2012 na spletnem naslovu <http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/onas/zgodovina>
47. Zgonc, B. (2003). *Železniški promet*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
48. Zupančič, M. (2002). *Pan-evropski koridorji v funkciji vključevanja Slovenije v evropski gospodarski in prometni sistem* (magistrsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
49. Zupančič, S. (2002). *Ekonomika transporta*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
50. Žličar, B., Fimpler, J., & Šemrov, D. (2010, 20. – 22. oktober). Študija variant ljubljanskega železniškega vozlišča. *10. slovenski kongres o cestah in prometu*. Najdeno 21. julija 2012 na spletnem naslovu <http://www.drc.si/Portals/6/prispevki/II/313-321.pdf>