

Strateško in projektno usklajevanje kot pogoj za uspešno gradnjo železniške infrastrukture na primeru vhoda V. prometnega koridorja v Slovenijo

Lidia Jurše¹, dr. Anton Hauc²

¹ Direkcija Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, Kopitarjeva ul. 5, 2000 Maribor, Slovenija

² Univerza v Mariboru, Ekonomsko-poslovna fakulteta, Inštitut za projektni management, Razlagova 14, 2000 Maribor, Slovenija
e-pošta: Lidia.Jurse@azp.si; anton.hauc@uni-mb.si

Povzetek

Projektno izvajanje strategije razvoja javne železniške infrastrukture zahteva vrsto strateških in projektnih usklajevanj. Praviloma so to zelo kompleksni programi projektov ali načrti posameznih projektov predvsem na mednarodnih koridorjih, ki sta v primeru R Slovenije V. in X. vseevropski prometni koridor. Takšni koridorji imajo svoje vhode v države, ki zahtevajo še posebno projektno razčiščevanje, kar je značilno predvsem za vhod V. koridorja v Slovenijo. Obvladovanje projektov zahteva vrsto rešitev, ki jih ponuja projektni management, že vključen v oblikovanje strategij, ki deluje do doseganja projektних učinkov. Vzpostavitev tega je poseben projekt.

Ključne besede: projekt, projektni management, program projektov, evropska sredstva, V. železniški vseevropski koridor, železniška proga, železniška infrastruktura, TEN-T, prometni koridorji

1. Uvod

Projekti ali programi projektov gradnje železniške infrastrukture, predvsem nove ali popolnoma obnovljene, se praviloma uvrščajo v velike projekte ali programe projektov po več merilih, kot so merila osnovne razpoznavnosti, z vidika naročnika – investitorja, merila tehnične zahtevnosti projekta, organizacije projektnega managementa in izvajanja, vrednosti projekta, kompleksnosti objekta in njegove strukture, posegov v naravno okolje, logistiko izvedbe projekta, merila povezanosti glede strateškega pomena, izvedbe, financiranja, območnosti oz. razvejanosti, tveganosti in nerepetitivnosti (Hauc, 2007). Tako lahko trdimo, da sta programa gradnje V. in X. vseevropskega prometnega koridorja skozi Slovenijo, v nadaljevanju koridorja, ki bosta sestavljena iz vrste projektov, za R Slovenijo vsekakor velika in dolgotrajna programa projektov, če izpostavimo samo nekaj omenjenih meril, kot so finančna sredstva, tehnična zahtevnost, logistična razvejanost, objekti itd. Čeprav v vseh razvojnih in pripravljanih dokumentih o programu projektov še ni govora, je gradnja teh koridorjev, kakor si jih strateško zamišlja tudi EU, vsekakor množica različnih in med seboj logično povezanih projektov. Ni treba posebej poudarjati, da bodo vsi projekti, ki bodo izvajani v okviru obeh koridorjev, izhajali iz skupno dogovorjenih vhodnih strategij vseh držav, po ozemlju katerih bosta potekala oba koridorja, kar pa mora biti ponovno usklajeno s prometno politiko in strategijo, ki jo je oblikovala EU in katere rezultat je opredelitev omenjenih koridorjev.

V. in X. koridor tako prehajata iz ene države v drugo. Govorimo o **vhodu koridorja** v neko državo in **izhodu koridorja** iz države, ki ima z njo skupno mejo. Ta, sicer preprosta ugotovitev pa ima vrsto posledic in seveda zahtev, če gledamo z vidika določitve strategij projektov,

rokov, usklajenega izvajanja vseh projektov, financiranja, tehnično-tehnoloških rešitev, posegov v okolje na mejnih področjih, vzdrževanja itd. Potrebno je usklajeno in pravočasno razreševanje vseh strateških, rokovnih, finančnih in drugih problemov, ki lahko zagotovijo takšne priprave zagonov in izvajanje vseh projektov, potrebnih za vzpostavitev vhodov in izhodov koridorjev. Nepravočasno in neusklajeno reševanje lahko pomeni samo zamujanje in povečevanje stroškov, resno pa je ogrožena tudi uspešnost koridorjev, če jo merimo z učinki in koristmi, ki jih takšni koridorji prinašajo za vse uporabnike prometnega sistema, ki jih takšni koridorji zagotavljajo.

Vhod V. koridorja v Slovenijo, ki po naši oceni še ni povsem opredeljen in dorečen, sploh pa ni usklajen z Italijo, je že skoraj desetletje trajajoč osrednji strateški problem Slovenije in Italije. V prispevku se bomo omejili na ta vhod, čeprav bi bilo zanimivo in nujno obravnavati tudi izhod V. koridorja iz Slovenije v Madžarsko ter vhode in izhode X. koridorja, kar pa bi presegló okvir tega prispevka. V vseh evropskih dokumentih, ki obravnavajo vhod V. koridorja iz Italije, je omenjena **proga Trst–Divača**, hkrati pa je tudi proga **Divača–Koper**, posebej z odločbo EU iz leta 2004. Slovenija je progo Koper–Divača že pripravila kot projekt, v iskanju pa so še vedno rešitve za progo Trst–Divača, o čemer govorimo podrobneje v nadaljevanju. Gre torej za to, da se vhod V. koridorja v Slovenijo, kar je tudi hkrati izhod tega koridorja za Italijo, deli na dva vhoda, in sicer:

- **vhod V. koridorja s progo Trst–Divača**, v nadaljevanju kot VI,
- **vhod V. koridorja s progo Divača–Koper**, v nadaljevanju kot V2.

Takšno razčlenjevanje vhoda V. koridorja v Slovenijo je lahko nov pogled na razreševanje, je pa nujen in lahko pripomore k razrešitvi nekaterih sedaj aktualnih

problemov. Potrebno je seveda strateško soglasje z Italijo, kar mora dati kot rezultat skupno določene projektne rešitve oz. projekte, ki naj zagotovijo doseganje rokov, ki izhajajo iz strateških dokumentov EU.

Namen članka je prikazati sedaj veljavno strategijo EU glede vhoda V. koridorja v Slovenijo in s tem izhoda koridorja iz Italije na osnovi analize kronoloških dogajanj, predvsem vezanih na projekt gradnje II. tira železniške proge Koper–Divača. Pri tem moramo upoštevati dogovorjeno politiko in strategijo razvoja evropskega transportnega omrežja TEN-T (Trans-European transport network). Menimo, da je razčiščevanje vhodov V1 in V2 strateško izredno pomembno ter zahteva **uskajano pripravo zagona vseh projektov in potrjevanje zagonskih rešitev vseh projektov ter usklajeno delovanje projektnega managementa**, kar mora zagotoviti gradnjo železniških prog Trst–Divača s krakom Koper–Divača.

2. Vhod V. koridorja v Slovenijo

Slovenija ima sedaj železniško povezavo v smeri Divača–Trst in Divača–Koper. Železniška povezava Divača–Trst poteka od Divače do Sežane, kjer se cepi v dva kraka železnice: eden poteka proti Trstu, drugi pa proti Novi Gorici. Divaški železniški lok, ki je bil zgrajen leta 1987, pa omogoča neposredno vožnjo tovornih vlakov iz Kopra proti Sežani v sklopu tako imenovanega soškega koridorja, železniške tranzitne smeri iz koprskega pristanišča do Divače, ki je bila zgrajena kot industrijski tir naprej v Avstrijo. Na teh železniških progah je hitrost vlakov omejen do 100 km/h in proga ne more zagotoviti opredelitev hitre proge¹.

Na osnovi odločitev EU je v sklopu zagotavljanja prometnih tokov po V. koridorju treba zagotoviti novo traso za gradnjo železniške proge z najmanjšo hitrostjo 160 km/h. V okviru teh zahtev in ob proučitvi dokumentov EU se ugotavlja, da se vhod V. koridorja v Slovenijo deli na dva, kot V1 in V2, kar je za Slovenijo dobra rešitev, saj je dodana povezava Koper–Divača, ki priključuje pristanišče Koper na evropski koridor, čeprav že obstaja enotirna proga na tej razdalji in je trenutno v obnovi. S tem je pridobljena možnost za financiranje izvedbe tega kraka V. koridorja iz evropskih sredstev, kar je velika prednost za gradnjo slovenske železniške infrastrukture, ki sedaj za svoj razvoj še nima zagotovljenih zadostnih proračunskih in drugih sredstev.

Projekti vhoda V2 so:

1. Modernizacija sedanje proge Koper–Divača se deli na tri faze, in sicer:

- I.: nadgradnja in modernizacija sedanjih SV- in TK-naprav,
- II.: rekonstrukcija postaje Divača (lot A), rekonstrukcija postaje Koper tovarna (lot B), rekonstrukcija ENP Divača, gradnja ENP Koper s

pripadajočim daljnovodom in

- III.: rekonstrukcija postaj Divača (lot B) in Koper tovarna (lot C) ter gradnja ENP Kozina s pripadajočim daljnovodom.

Posodobitev sedanje proge je za gradnjo nove proge iz Kopra pa tudi iz Trsta nujno potrebna, saj so zmogljivosti tirov na obeh postajah Koper in Divača premajhne, da bi se lahko priključili obe novi progi z dodatnimi zmogljivostmi. Ta dela že izvajajo in sofinancirajo s sredstvi EU.

2. Gradnja II. tira proge Divača–Koper oz. nova proga Divača–Koper. Gre za projekt za gradnjo novega, drugega tira na razdalji Divača–Koper, ki ne bo potekal vzporedno ob sedanjem, starem tiru, ampak po popolnoma novi trasi, ki je bila izbrana na podlagi Državnega lokacijskega načrta. V strokovni študiji pa je bilo ugotovljeno, da je **smiselna in mogoča gradnja dveh tirov po trasi, določeni v državnem lokacijskem načrtu**. Tako je mogoča gradnja nove dvotirne proge na trasi, ki je bila izbrana na podlagi Državnega lokacijskega načrta. V sedaj veljavnem Nacionalnem programu iz l. 1996 ta projekt še ni tako imenovan, saj so se nove usmeritve pojavile v zadnjih dveh letih.

Projekt vhoda V1 je:

3. Gradnja nove proge Trst–Divača

Za gradnjo nove proge Trst–Divača je med Italijo in Slovenijo podpisan sporazum o izvajanju aktivnosti Programa pobude Skupnosti Interreg III/A Slovenija–Italija, Prednostna naloga 1, Ukrep 1.2, Aktivnost 1.2.1, v okviru Odločbe 884/2004/ES (CROSS-5). V okviru tega sporazuma je v pripravi *Strategija razvoja V. koridorja s posebnim poudarkom na odseku med Italijo in Slovenijo ter študija izvedljivosti za novo železniško povezavo Trst–Divača*. Sporazum je podpisalo več podpisnikov s slovenske in italijanske strani: Ministrstvo za promet (MzP), Ministrstvo za okolje in prostor (MOP), Mestna občina Koper, Občina Divača od slovenskih predstavnikov in predstavniki Italije: Ministrstvo za infrastrukturo, Avtonomna pokrajina Furlanija - Julijska krajina, dežela Veneto, družba za izvajanje RFI, Direkcija za prostorsko načrtovanje v Italiji in Izvršni sekretariat za Srednjeevropske pobude. Študija predvideva strateško analizo dobrih in slabih vplivov, ki jih bo imela gradnja nove železniške povezave med Trstom in Divačo na prostorski razvoj, prometni sistem, socialno-ekonomsko ureditev in na okolje, na njegove naravne sestavine, vzdolž V. mednarodnega prometnega koridorja, s posebnim poudarkom na čezmejnem slovensko-italijanske odnose. Cilj naročnika študije – RFI – je z informacijami seznaniti pristojne ministrske organe, da bi s slovenskim partnerjem kar najbolje opredelili naloge in pristojnosti, ki bodo pripadale partnerjem pri pripravi zgoraj navedene študije izvedljivosti.

Čeprav se je že razmišljalo tudi o trasi proge za visoke hitrosti (več kot 240 km/h), za kar so se tudi izdelali osnutki mogočih potekov tras po variantah V1, VA in M2, bo šele z omenjeno študijo doseženo strateško soglasje, da se problem vhoda V1 V. koridorja dokončno začne reševati. Ob tem pa se seveda postavlja vprašanje, kako bo to vplivalo na terminske roke gradnje celotnega V. koridorja.

¹ Moramo pa omeniti še dve progi na tem območju povezav Trst in Koper z okoljem. Južna železnica je leta 1887 zgradila progo Hrpelje–Kozina–Trst, po kateri so vlaki vozili še vse do leta 1959, demontirana pa je bila leta 1961. Leta 1902 je bila dograjena tudi ozkotirna železnica (760 mm), ki je povezovala Trst s Kopro, Bujami in Porečem, pa ravno tako ne obstaja več.

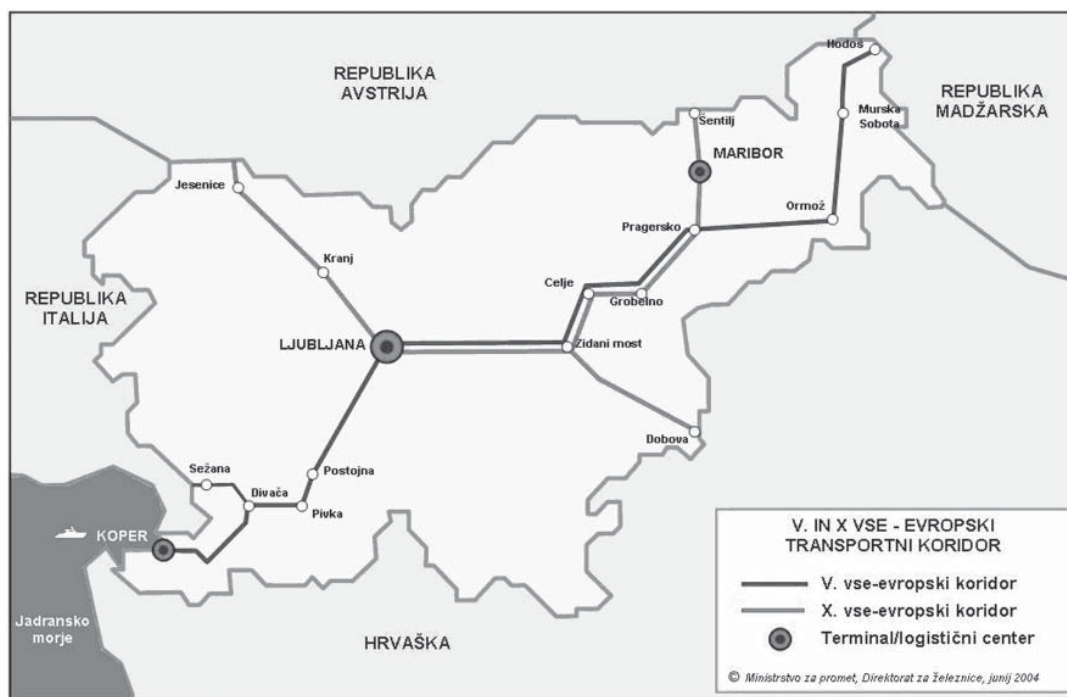
3. Razvoj evropske železniške infrastrukture

Zaradi zemljepisne lege je Republika Slovenija neposredno povezana s prometnim sistemom EU. To dejstvo je vodilo pri oblikovanju strategije razvoja njene javne železniške infrastrukture. Podatek, da delež mednarodnega prometa po slovenskem železniškem omrežju že presega 80 %, pomeni, da gre za veliko soodvisnost železnic v Evropi. Prilagajanje razmeram, ki jih narekuje mednarodno evropsko okolje, je zato nujno in neizbežno. Gre torej za **projektno izvedbo v sklopu razvoja evropske železniške infrastrukture**.

Evropski prometni sistem temelji na načelih izenačevanja pogojev poslovanja vseh prometnih panog

na prometnem trgu. Prav tehnološko sodobna prometna infrastruktura je v razvitih evropskih državah eden od temeljev te izenačitve. Usmeritve v prometni politiki EU zato narekujejo prilagajanje slovenskega prometnega gospodarstva novim razmeram, kar je po eni strani pogoj za najugodnejše ovrednotenje slovenskega zemljepisnega položaja, hkrati pa tudi pogoj za enakopravno vključitev slovenskega prometnega sistema v evropskega. Zemljepisna lega za Slovenijo pomeni veliko prednost pri vključevanju v evropski prometni sistem, saj leži na pomembnem stičišču V. in X. vseevropskega prometnega koridorja, ki sta tudi pomembni evropski smeri oziroma prometni osi. Proge v smereh V. in X. koridorja (slika 1) imajo prevladujočo vlogo v razvoju slovenske železniške infrastrukture.

Strategija razvoja evropske železniške infrastrukture,



Slika 1: Potek V. in X. koridorja Evropskega prometnega sistema v Sloveniji

katere del so tudi glavne proge slovenske javne železniške infrastrukture, je natančno opredeljena v vrsti razvojnih dokumentov, od katerih so najpomembnejši:

- **Direktiva evropskega parlamenta in Sveta 2001/12/ES** z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v Skupnosti ter
- **Smernice razvoja Transevropskega transportnega omrežja** (Odločba evropskega parlamenta in sveta št. 884/2004/ES z dne 29. aprila 2004 o dopolnitvi Odločbe 1692/96/ES o smernicah skupnosti za razvoj čezevropskega prometnega omrežja; UL EU L167/1 z dne 30. 4. 2004),
- **Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železniških progah** – AGC (UN-ECE – Ekonomska komisija Združenih narodov; Ženeva 1985),
- **Evropski sporazum o pomembnejših progah mednarodnega kombiniranega prometa in pripadajočih napravah** – AGTC (UN-ECE – Ekonomska komisija Združenih narodov; Ženeva 1991),

- **Sklepni listini panevropskih konferenc** ministrov za transport (CEMT), ki sta bili podpisani na Kreti (1994) in v Helsinkih (1997).

Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železniških progah (Sporazum AGC) obsega naslednje železniške smeri, ki potekajo po slovenski JŽI:

- E-65: (Rosenbach) Jesenice–Ljubljana–Ilirska Bistrica (Šapjane),
- E-67: (Spielfeld Strass) Šentilj–Maribor–Zidani Most,
- E-69: (Čakovec) Središče–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–Divača–Koper ter povezava Pragersko–Ormož–Hodoš in
- E-70: (Villa Opicina) Sežana–Ljubljana–Zidani Most–Dobova (Savski Marof).

Globalni strateški cilj načrta razvoja evropske železniške infrastrukture je ponovna oživitev železniškega sistema, in to na podlagi zmogljive infrastrukture, ki bo omogočala kakovostne storitve prevoza potnikov in blaga. To je

način za doseg konkurenčnosti železniškega prometa v primerjavi s cestnim, kar pravzaprav pomeni tehnično usposobitev javne železniške infrastrukture, da bo dopuščala prevoze s hitrostmi do 160 km/h. Hitrost 160 km/h je torej eden od pogojev, ki ga moramo upoštevati pri večjih rekonstrukcijah in novogradnjah glavnih železniških prog.

Evropski sporazum o pomembnejših progah mednarodnega kombiniranega prometa in o pripadajočih napravah (Sporazum AGTC) opredeljuje iste železniške smeri kakor Sporazum AGC kot pomembne za mednarodni kombinirani promet, le da nosijo oznako C-E, hkrati pa na raven mednarodnega pomena uvršča terminale kombiniranega prometa v Ljubljani in Kopru.

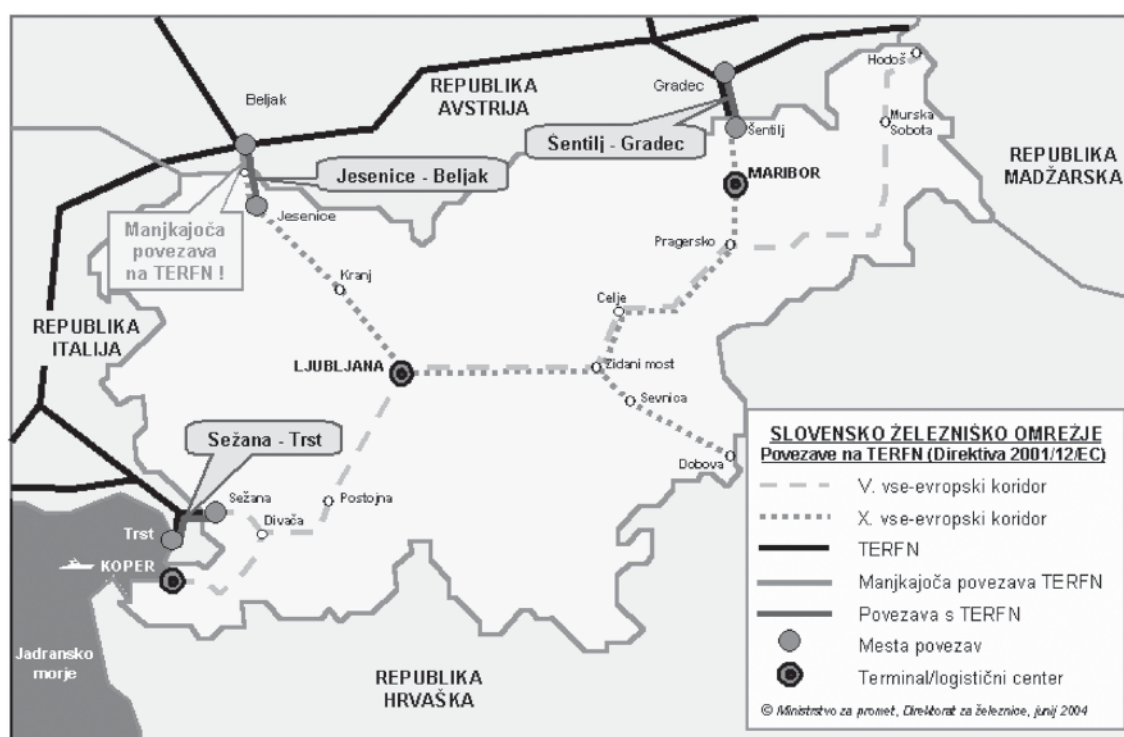
3.1 Sklepne listine vseevropskih konferenc ministrov za transport

V Evropi so potekale tri vseevropske konference ministrov za promet, ki jih je vodil CEMT ob sodelovanju z UN EVE in institucijami EU-parlamenta, komisija ECOSOC

itd., ki so bile v Pragi (uvodna 1991), na Kreti (1994) in v Helsinkih (1997). Na podlagi helsinške vseevropske konference prometnih ministrov je bila podpisana sklepna listina, ki med drugim opredeljuje V. in X. vseevropski prometni koridor, določen z naslednjimi ključnimi točkami, pomembnimi za Republiko Slovenijo:

- **V. Vseevropski prometni koridor:**
 - glavna smer: Benetke–Trst/Koper–Ljubljana–Maribor–Budimpešta–Uzgorod–Lvov (Kijev) ter
- **X. Vseevropski prometni koridor:**
 - glavna smer: Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Veles–Solun
 - stranska veja: po sedanjí trasi Maribor–Zidani Most–Dobova (Gradec–Maribor–Zagreb).

Direktiva evropskega parlamenta in Sveta 2001/12/ES z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v Skupnosti opredeljuje čezevropsko železniško omrežje za prevoz blaga (TERFN). Povezave slovenske javne železniške infrastrukture na omrežje TERFN so prikazane na sliki 2.



Slika 2: Povezava glavnih prog Slovenske javne železniške infrastrukture na TERFN

Smernice razvoja Transevropskega prometnega omrežja (TEN-T) opredeljujejo omrežje TEN-T, v katero so s področja železniške infrastrukture zajete vse glavne proge slovenske javne železniške infrastrukture. Odločba evropskega parlamenta in sveta št. 884/2004/ES z dne 29. aprila 2004 določa tudi prednostne projekte na ravni EU, med katerimi so tudi tisti, ki zajemajo slovensko javno železniško infrastrukturo, tako imenovani Prednostni projekt št. 6, in sicer:

- železniška proga Benetke–Ronki Jug–Trst–Divača,
- železniška proga Koper–Divača–Ljubljana,
- železniška proga Ljubljana–Budimpešta.

Odločba tako odreja prednostne naloge v projektu

gradnje drugega tira Divača–Koper in železniške proge Trst–Divača. Prvi projekt skupaj s projektom Modernizacija sedanje proge Koper–Divača po naši definiciji tvori vhod V. koridorja kot V2, a proga Trst–Divača pa kot V1. Ob tem se postavlja vrsta vprašanj, za namene tega prispevka poudarjamo naslednja:

- Ali je smiselno priključiti potek proge iz Trsta v smeri Slovenije na predvideno traso nove proge Divača–Koper, do sedaj imenovane II. tir Divača–Koper: gre za združitev vhodov V1 in V2?
- Ali je za Slovenijo še dovolj časa, da zgradi in usposobi železniško infrastrukturo na razdalji Divača–Ljubljana–ZM–Pragersko–Hodoš skladno z zahtevami interoperabilnosti in vseh drugih tehničnih pogojev EU,

kar je pogoj za celotni V. koridor na ozemlju Slovenije?

- Ali lahko Slovenija s svojo organiziranostjo na področju železniškega prometa, v kateri ima primarno vlogo Ministrstvo za promet s svojimi službami, z novoustanovljeno Direkcijo za vodenje investicij v JŽI ter Holdingom Slovenske železnice uspešno vodi in izvaja projektne dejavnosti za gradnjo V. in tudi X. železniškega koridorja?
- Ali lahko Slovenija v času predsednikovanja EU v prihodnjem letu 2008 pridobi bonitete oz. ugodnosti na področju vodenja in usklajevanja, financiranja in gradnje projektov javne železniške infrastrukture, ki so posebnega državnega pomena?
- Je problem vhoda V. koridorja v Slovenijo problem EU ali problem dveh držav, torej Slovenije in Italije?

Menimo, da je v primeru vhoda V. koridorja v Slovenijo, ki je seveda hkrati izhod iz tega koridorja za Italijo, potrebno skupno strateško in projektno aktivno ter zelo konstruktivno sodelovanje med Italijo in Slovenijo, za kar sta osnova tudi podpisani sporazum in Program pobude Skupnosti Interreg III/A Slovenija-Italija, Prednostna naloga 1, v okviru Odločbe 884/2004/ES (CROSS-5). Posebej pomembno je takojšnje odzivanje države Slovenije na morebitno neizpolnjevanje dogovorov obeh držav v fazi priprave iskanja skupnih projektih rešitev vhodov V1 in V2. Prepričani smo, da mora imeti glavno strateško pobudo Slovenija, saj rešuje ob vходу V. koridorja oba zelo pomembna vhoda V1 in V2.

Že navedeni razvojni dokumenti EU (navedeni so bili samo najpomembnejši), ki tako odločujoče vplivajo na projektno gradnjo slovenske železniške infrastrukture, so za R Slovenijo obvezujoči in zahtevajo celovito pripravo zagonov omenjenih projektov. Isto velja tudi za Italijo.

4. Projekt železniške proge Divača–Koper

Projekt železniške proge Divača–Koper je prvič strateško opredeljen, če se omejimo na obdobje po osamosvojitvi Slovenije, v Strategiji razvoja infrastrukture slovenskih železnic (Ljubljana, 1992), ki so jo Slovenske železnice Ljubljana p.o. izdelale kot projekt Modernizacija in gradnja drugega tira na relaciji Prešnica–Divača.

Leta 1996 je bil sprejet Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture (Ur. l. RS, št. 13/96), v katerem je v poglavju *Dograditev obstoječih prog in vozlišč, dopolnitev zmogljivosti in višja stopnja posodobitve sedanje infrastrukturne mreže* opredeljen projekt gradnje drugega tira na odseku Koper–Divača (45,8 km). V poglavju *Gradnja prog za višje in visoke hitrosti* je navedeno, da koridorji prog za večje in velike hitrosti temeljijo na zasnovi evropske mreže hitrih in glavnih prog, določene v evropskih dokumentih, in da je v proučevanju nova hitra proga za hitrost 250 km/h, ki poteka skozi Slovenijo v smeri: Pariz/Madrid–Barcelona–Torino–Milano–Benetke–Trst–Ljubljana–Zagreb/Budimpešta–Kijev–Beograd–Atene/Istanbul. S tem bo slovenska železniška hrbtenica prog v smeri Koper–Ljubljana–Maribor–madžarska meja z odcepi proti Trstu, Reki, Beljaku, Zagrebu in Gradcu

sestavni del omrežja evropskih hitrih prog.

Pomembnost proge Divača–Koper se glede na vlogo Luke Koper pri povezovanju zalednega slovenskega in tujega gospodarstva s prekomorskimi deželami najbolj kaže v mednarodnem tovornem prometu Slovenskih železnic.

4.1 Kratek zgodovinski pregled aktivnosti za II. tir železniške proge Divača–Koper

Nekateri nadaljnji mejniki v procesu priprave in zagona projekta:

- **1. avgust 1997:** Ministrstvo za promet in zveze odobri program aktivnosti za gradnjo drugega tira proge Divača–Koper. Projektant pripravi vmesno poročilo študije in pridobiva podatke.
- **12. november 1997:** Dogovor avstrijsko-slovenske mešane komisije o vključitvi podjetja ARE v nadaljnjo pripravo študije skupaj s slovenskim projektivnim podjetjem.
- **5. december 1997:** Uvodni sestanek s predstavniki podjetja ARE, usklajen z dogovorom na Dunaju. Projektivno podjetje prevzame pripravo tehnično-tehnološkega dela elaborata in pridobi podatke, ARE prevzame ekonomski in okoljevarstveni del elaborata.
- **17. december 1997:** Projektivno podjetje na Slovenske železnice odda vmesno poročilo študije – tehnično-tehnološki del, SVTK, ekonomski del.
- **30. januar 1998:** 1. seja Odbora za izvedbo aktivnosti za gradnjo II. tira proge Divača–KP.
- **April 1998:** Pripravljeno je bilo informativno gradivo: 3 variante: a) vzporedni tir b) varianta 120, c) varianta 160.
- **11. junij 1998:** SŽ in Projektivno podjetje se dogovorita za pripravo II. vmesnega poročila – 6 variant tehnično-tehnološkega dela.
- **15. julij 1998:** I. sestanek Steering Committee (2. seja Odbora), Predstavitev II. vmesnega poročila SŽ in prvih izsledkov pri pripravi študije podjetja ARE.
- **17. avgust 1998:** Predloženo I. vmesno poročilo podjetja ARE.
- **17. september 1998:** Prvi sestanek na MOP za usklajen postopek priprave študije in lokacijskega načrta. Sledijo usklajevalni sestanki po posameznih sklopih.
- **16. oktober 1998:** II. vmesno poročilo ARE: I. faza osnutka končnega poročila.
- **22. oktober 1998:** Sestanek na MOP: zaključki – podana vsa pisna mnenja; občine, uskladitev s potekom avtoceste, Inštitut za raziskavo Krasa, Kraški vodovod.
- **2. november 1998:** II. sestanek Steering Committee (3. seja Odbora) za izbiro najprimernejše variante. Zaradi prezaposlenosti članov odbora sestanek ni uresničen, zato predsednik odbora odobri predlagane sklepe, ki glede na zaključke II. vmesnega poročila priporoča za nadaljnjo obdelavo 4. varianto študije.
- **1. december 1998:** Predložena II. faza osnutka končnega poročila.
- **15. januar 1998:** Predložen Dodatek končnemu poročilu – II. faza, v katerem je podano še ovrednotenje za varianto 4 po odsekih in skrajšan terminski načrt.

- **Februar 1999:** Predloženo Končno poročilo, povzetek pregleda I. in II. faze končnega poročila, dopolnjen z varianto 4.1, ter izračun stroškov investicije po odsekih za 4 in 4.1.
- **September 1999:** Ministrstvo za promet je podalo pobudo Ministrstvu za okolje in prostor za izdelavo lokacijskega načrta za II. tir Divača–Koper, ločeno za dva odseka (Odsek: Divača–Kozina/Hrpelje, Odsek: Kozina/Hrpelje–Koper).
- **Junij 2000:** Na podlagi pobude MP je MOP – Urad za prostorsko načrtovanje začel postopke za izdelavo lokacijskih načrtov za oba odseka, pogodba ZOP29/00: »Izdelava prostorske dokumentacije za II. tir železniške proge na odseku Divača–Koper.«
- **September 2000:** Varianta 1/2 dopolnitev pobude Ministra za okolje za izdelavo DLN.
- **Marec 2001:** Izdelana Primerjalna študija variant I/2 in I/3, ki naj bi jo MOP – Urad za prostorsko načrtovanje posredoval na Vlado do 21. 3. 2001. Minister za okolje in prostor je zavrnil posredovanje primerjalne študije na Vlado RS z obrazložitvijo, da Primerjalna študija poteka tras II. tira žel. proge na odseku Divača–Koper ni v skladu s predvidenim koridorjem hitre proge na območju Trst–Ljubljana.
- **April 2001:** Odbor za gradnjo II. tira Divača–Koper je sprejel sklepe, da DŽP: naroči izdelavo strokovnih podlag za varianto M/2 na odseku Črni Kal–Divača, naroči primerjalno študijo variant hitre proge (varianta I, varianta A, varianta M) ter jo predlaga Vladi RS v potrditev kot osnovo za izdelavo DLN.
- **Marec 2003:** DŽP je naročila izdelavo primerjalne študije variant hitre proge (var. I, var. A, var. M) ter prometno tehnološko študijo dvotirnosti. Na podlagi vseh izdelanih študij in pogovora z Italijo se je izoblikovalo stališče **o nadaljevanju izdelave DLN** v skladu z že dano pobudo Ministrstva za promet in da se trasa hitre proge obravnava ločeno.
- **Aprila 2004:** AŽP je naročila izdelavo Zagonskega elaborata: Projekt II. tir Divača–Koper, ki ga je izdelala Ekonomsko-poslovna fakulteta z vsebinami: Nacionalni program razvoja JŽI in vključitev projekta v evropski prometni sistem, poročilo o izvajanju projekta do l. 2003, projekt po varianti I/3, gospodarnost in vhodna strategija projekta, cilji, taktika izvedbe in načrt projekta, analiza tveganosti, projektna organizacija, načrt nadzora in delovni nalog projekta, ki so do sedaj **edini celovit zapis projekta**, in ga preda Ministrstvu za promet, ki pa ga ne upošteva.
- **December 2004:** Republika Slovenija, Sektor za evropske in druge sklade, se je skupaj z AŽP prijavil za dodelitev sredstev evropske pomoči TEN-T in v decembru 2004 je bil podpisan **Sklep komisije o dodelitvi finančne pomoči Evropske skupnosti** za projekt skupnega interesa, št. 2004-SI-92701-S, *Tehnične študije za gradnjo II. tira na progi Divača–Koper*, ki je zajemal izdelavo geoloških študij in projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja v skupni višini 19.500.000 €, od katerega bo 5.470.000 € zagotavljala EU, kar pomeni 30-odstotni delež. Preostalih 70 % sredstev, to je 14.030.000 €, mora zagotoviti RS kot lastno udeležbo. Ta sporazum je veljaven do decembra 2008. Na račun AŽP je bilo nakazanih 2.735.000 €.

Sredstva se lahko rabijo le v približnem razmerju 30 % : 70 %, kar pomeni za koriščenje 30 % sredstev EU je treba zagotoviti 70 % lastne udeležbe. Ker v proračunu RS ni bila zagotovljena lastna udeležba, ta sredstva še niso bila porabljena in so vezana na banki.

- **April 2005: Uredba o državnem lokacijskem načrtu** za drugi tir železniške proge Divača–Koper po varianti I/3, ki je bila 14. 4. 2005 potrjena na Vladi RS. 29. 4. 2005 je bila objavljena v Uradnem listu RS št. 43 in 14. 5. 2005 je Uredba o DLN za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper začela veljati.
- **December 2005:** Izdelan je Dokument identifikacije investicijskega projekta, ki je bil s strani Ministra za promet potrjen avgusta 2006.
- **Februar 2007:** Izdelana študija **Preveritve možnosti za gradnjo nove dvotirne proge Divača–Koper na trasi I/3 in za priklop nove dvotirne konvencionalne proge iz smeri Trsta na traso projektiranega 2. tira proge Divača–Koper.**
- **Julij 2007:** Začetek izdelave Študije izvedljivosti za novo železniško povezavo Trst–Divača, ki jo za slovensko stran izdeluje SŽ Projektivno podjetje Ljubljana, d.d., in za italijansko stran podjetje RFI. Rok izdelave študije je maj 2008.
- **Julij 2007:** Državi Italija in R Slovenija sta podali skupno prijavo z vsemi obveznimi prilogami za pridobitev sredstev TEN-T za obdobje 2007–13, s katerimi se bo sofinanciral čezmejni projekt železniške proge Trst–Divača, in sicer za pripravljala dela in začetek gradnje.

5. Projektna rešitev vhoda V. koridorja v Slovenijo

Vhod V. koridorja v Slovenijo je treba v skladu z uvodnimi ugotovitvami obravnavati kot program projektov. Vse tri že navedene projekte: Modernizacijo sedanje proge, Gradnjo II. tira Divača–Koper in Gradnjo nove proge Trst–Divača lahko združimo v **Program projektov V. koridorja v Slovenijo**, ki je sestavljen iz naslednjih projektov:

- projekt 1: **Modernizacija sedanje proge Divača–Koper,**
- projekt 2: **Gradnja nove proge Divača–Koper,**
- projekt 3: **Nova proga Trst–Divača.**

PROJEKT 1: MODERNIZACIJA SEDANJE PROGE JE SESTAVLJENA IZ TREH FAZ

Investicijska vrednost projekta znaša 69,8 mio EUR (brez DDV, odkupov zemljišč, stroškov vodenja projekta, nadzora, svetovanja, pripravljalne investicijske in projektne dokumentacije). Začetek izvedbe je bil v l. 2007 in rok dokončanja projekta je predviden do 2010.

PROJEKT 2: GRADNJA NOVE (DVOTIRNE) PROGE DIVAČA–KOPER

Osnova temu projektu je Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge Divača–Koper po varianti I/3 (Ur. l. RS št. 43/14. 5. 2005). Na podlagi izdelane študije *Preveritve možnosti gradnje nove dvotirne proge Divača–Koper na trasi I/3 in preveritev možnosti*

priklopa nove dvotirne konvencionalne proge iz smeri Trsta, na traso projektiranega 2. tira proge Divača–Koper, ki jo je izdelalo SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana februarja 2007, se je izkazalo, da se lahko v območju obdelave sedanjega DLN v trasi enotirne proge I/3 izvede dvotirna proga, ki se v večjem delu trase povsem prilagaja območju obdelave sedanjega DLN in je le v nekaterih delih potrebna razširitev območja obdelave. V primeru odločitve za gradnjo dvotirne proge v trasi I/3 mora Ministrstvo za promet podati pobudo na Ministrstvo za okolje in prostor za dopolnitev veljavne Uredbe o državnem lokacijskem načrtu.

PROJEKT 3: GRADNJA NOVE PROGE TRST–DIVAČA

Za projekt oz. progo se izdeluje Strategija razvoja V. koridorja s posebnim poudarkom na odseku med Italijo in Slovenijo in študija izvedljivosti za novo železniško povezavo Trst–Divača. Študija izvedljivosti bo izvedena v dveh ločenih delovnih fazah na italijanski in slovenski strani, in sicer:

- **Prva faza:** Opredelitev koridorja, znotraj katerega bodo v drugi fazi preučene mogoče rešitve poteka trase (največ dve) nove železniške povezave izvedljivosti dveh tras za odsek Benetke–Trst–Ljubljana.

Po koncu te faze bo skupaj s slovenskimi organi in skupino za institucionalno usklajevanje in spremljanje opredeljen koridor.

- **Druga faza:** Študija mogočih tras vzdolž koridorja, opredeljenega v prvi fazi, in izvedba nadaljnjih analiz za potrditev izvedljivosti posega v zvezi z vidiki prometnega, prostorskega, okoljskega, hidrogeološkega, gospodarskega in finančnega značaja.

Ob zaključku druge faze bo skupaj s slovenskimi organi ter skupino za institucionalno usklajevanje in spremljanje izbrana tista rešitev oziroma trasa, ki bo kar najbolj ustrezala potrebam nove železniške povezave Trst–Divača. V okviru študije je treba izdelati analizo tehnične in okoljske izvedljivosti izbranih mogočih tras (največ dve) ter opredelitev glavnih težav, povezanih s posamezno

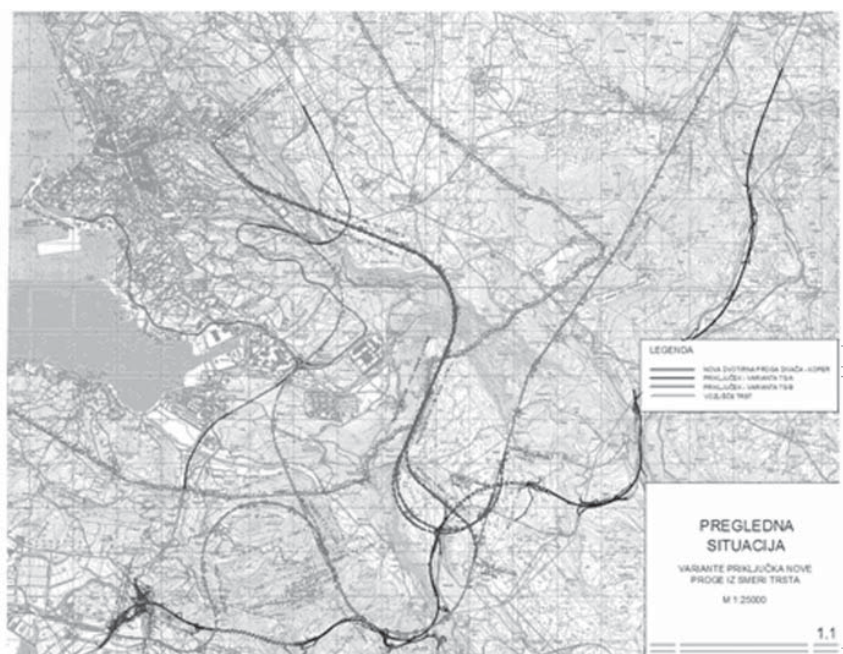
različico. Rezultat študije mora biti predstavljen v obliki primerjave med mogočima rešitvama, na podlagi katere bo mogoče pripraviti okvirno podlago in zaključne ugotovitve, ki bodo povzele ključne elemente rešitve iz funkcionalnega, okoljskega, tehničnega in ekonomskega vidika. Aktivnosti bodo obsegale študije trase, analizo geoloških in hidrogeoloških pogojev ter predorov, okoljske študije in študije obratovanja.

Potek trase iz Trsta proti Divači

Zgoraj navedena povezava se bo začela na italijanskem ozemlju pri tržaškem vozlišču, od vzhodnega zaključka prehodne povezave za potnike, predvidene v okviru samega vozlišča (Predhodni projekt po zakonu *Legge Obiettivo* št. 443/01, Nova visokohitrostna in visokozmogljivostna proga Benetke–Trst, odsek Ronki–Trst, leto 2003). Od tod se bo trasa nadaljevala proti jugovzhodu in se povezala s priključkom proti pristaniško-industrijski coni na jugovzhodu Trsta. Nato bo prečkala mejo in se na slovenskem ozemlju priključila na novo progo Divača–Koper po trasi, določeni v DLN. Povezava bo izvedena z odcepoma proti Kopru in Divači.

6. Problematika financiranja vhoda V. koridorja v Slovenijo

Z vidika virov financiranja projekt II. tira proge Divača–Koper (na novo, a neuradno se imenuje: nova proga Divača–Koper) sodi v sklop investicijskih ukrepov na slovenski železniški infrastrukturi, za katere so pridobljena sredstva Kohezijskega sklada Evropske unije. Projekt *Gradnja drugega tira železniške proge Divača–Koper* je bil v dokumentu Referenčni okvir za kohezijski sklad za področje prometa za obdobje 2004–06 (Ministrstvo za promet RS, december 2003) uvrščen med prednostne naloge.



Slika 3: Mogoča povezava Trst–Divača po predlogu R Slovenije

Možnosti financiranja projektov s področja železniške infrastrukture v finančni perspektivi 2007–13

Za sofinanciranje iz sklada TEN-T je mogoče prijaviti projekte, ki so vključeni v Uredbo 884/2004 o razvoju vseevropskega prometnega omrežja, kar v Republiki Sloveniji pomeni potek 6. prednostnega projekta in pomorske avtoceste. V tem okviru je mogoče za sofinanciranje prijaviti projekte po naslednjih skupinah, kot sledi:

A. Čezmejni projekti, za katere je mogoče zagotavljati 30-odstotno sofinanciranje iz sklada TEN-T.

Čezmejni projekti pogojujejo pisno zavezo ali sporazum na ministrski ravni, s katerim se določijo finančni in terminski okviri projekta. Če upoštevamo uredbo 884/2004/ES, je čezmejni projekt mogoč za železniško povezavo Trst–Divča. S predstavniki italijanskega ministrstva za infrastrukturo se je RS dogovorila o skupni prijavi čezmejnega projekta s ciljem, da bi za finančno perspektivo 2007–13 pridobila sredstva za pripravljala dela do leta 2011 ter z začetkom fizičnih del za gradnjo železniške povezave začeli v letu 2012. V juniju letos so bili usklajeni potrebni podatki za finančno oceno investicije in terminski okvir kakor tudi oblika pisne zaveze, ki je bila priložena skupni prijavnici projekta med Slovenijo in Italijo. Za načrtovanje je mogoče sofinanciranje do 50 % in za gradnjo do 30 % iz TEN-T sklada.

B. Nacionalni projekti, za katere je mogoče zagotavljati 20-odstotno sofinanciranje iz TEN-T sklada.

Skladno z uredbo 884/2004/ES je mogoče prijaviti vse projekte v poteku V. koridorja skozi Slovenijo, kar vključuje *pripravo dokumentacije in izvedbo postopkov za zelo zmogljivo progo (VZP) na odseku Divča–Ljubljana z začetkom del za gradnjo v letu 2013*. Skupna vrednost projekta s pripravo dokumentacije in izgradnjo znaša 1642,6 mio EUR.

C. Zaledne povezave pristanišč v okviru pomorskih avtocest, za katere je mogoče zagotavljati 30-odstotno sofinanciranje iz sklada TEN-T. Razpis za ta sredstva bo jeseni 2007. Pogoj za prijavo je sklenjen sporazum med državami članicami določene pomorske avtoceste, kar v konkretnem primeru pomeni med Slovenijo, Italijo, Grčijo, Ciprom in Malto.

Skladno z uredbo 884/2004/ES bi bilo mogoče v tem okviru v Republiki Sloveniji prijaviti povezavo Kopra do železniške povezave Trst–Divča.

Za povezavo Divča–Koper je z vidika financiranja stanje naslednje:

1. Modernizacija sedanjega tira je prijavljena v kohezijski sklad.
2. Predhodni projekt drugega tira je tudi prijavljen v kohezijskih sklad.

Z upoštevanjem potrebe po novi dvotirni povezavi med Kopro in Divčo oz. priključkom na Trst–Divča ter med omejenimi sredstvi kohezijskega sklada je, skladno s pravili financiranja iz TEN-T in kohezijskega sklada, projekt mogoče razdeliti na tehnično in finančno

zaokrožene podprojekte, ki jih je mogoče sofinancirati iz različnih skladov.

7. Kratek zgodovinski pregled vodenja aktivnosti na področju JŽI

Programi projektov in posamezni projekti zahtevajo ustrezno organizacijo investitorstva, financiranja, vodenja ali projektnega managementa, sistemov odločanja, zahtevajo organizirane izvajalce, jasno določene sisteme nadzora projektnega poslovanja. Izredno pomembno pa je tudi določiti in dosledno izvajati vse procese strateške določitve projektov, njihove izbire, procesov priprave zagonov, potrjevanja zagonske dokumentacije, procesov izvajanja (zadnja navedena procesa ureja ustrezna zakonodaja), procesov primopredaje in končevanja projektov, procesov nadzora in urgentnega ukrepanja, če je v toku izvajanja projektov, se pojavi potreba po takšnem urgentnem reševanju problematike izvajanja projektov. Gre za procese in organizacijo, potrebne za projektno izvajanje strategij, kar v našem primeru pomeni projektno izvajanje strategije V. koridorja.

Kakšne so bile organizacijske rešitve v obdobju, ki ga omenjamo, pri V. koridorju?

- **1992:** Po osamosvojitvi Slovenije je vse aktivnosti na področju železniškega prometa in železniške infrastrukture izvajalo podjetje Slovenske železnice, pozneje Holding slovenske železnice.
- **2000:** – Nacionalni programi razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96):
 - Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 92/99, št. 11/01, št. 33/01, št. 110/02, št. 14/03, št. 56/03, št. 45/04, št. 102/04),
 - Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 85/00, 110/02, 45/04, 102/04),
 - Sklep o ustanovitvi Javne agencije za železniški promet (Uradni list RS, št. 30/03 in št. 59/03),
 - Zakon o javnih agencijah (Uradni list RS, št. 52/02).

Državni zbor Republike Slovenije je v novembru 1999 sprejel Zakon o železniškem prometu. V 21. členu je določil ustanovitev **Direkcije za železniški promet** kot upravne organizacije v sestavi Ministrstva za promet ter opredelil njene pristojnosti na strokovno-tehničnem, razvojnem in upravnem področju. V letu 2003 po noveli Zakona o železniškem prometu, ki jo je Državni zbor RS sprejel konec novembra 2002 in je bila zaradi uskladitve z evropskim pravnim redom, zlasti z direktivami, ki jih je leta 2001 sprejel Evropski parlament in se nanašajo na razvoj železnic v državah članicah EU, **ustanovljena AŽP** – Agencija za železniški promet. Prevzela je vse naloge dotedanje Direkcije za železniški promet. V vlogi upravljavca javne železniške infrastrukture je skrbela za gospodarno porabo proračunskih in drugih sredstev, namenjenih za izvajanje financiranja javnih gospodarskih služb, vodenje investicij in gospodarjenja s sredstvi v upravljanju.

Naloge AŽP so bile (poudarjene so posebej označene naloge v zvezi s projektnim izvajanjem strategije razvoja JŽI):

1. izdaja posamične upravne akte in splošne akte za izvrševanje svojih pooblastil;
2. opravlja naloge upravljavca JŽI, ki jih predpisuje zakonodaja;
3. pripravi in izda program omrežja; vozni red, dodeljuje vlakovne poti;
4. **pripravi delovno gradivo za nacionalni program razvoja javne železniške infrastrukture, letni načrt gradiva za podzakonske predpise;**
5. **pripravlja programe za kandidiranje za sredstva iz skladov Evropske unije;**
6. **izdeluje, vodi in financira projekte gradnje, modernizacije in vzdrževanja JŽI, ki se financirajo iz javnih in/ali zasebnih finančnih sredstev.**

V februarju 2007 je bil sprejet **Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (ZZeP-F) (Ur. l RS št. 15/2007)**. Ta zakon določa pogoje za izvajanje storitev v železniškem prometu, ki jih zagotavlja Republika Slovenija, ustanovitev, naloge in pristojnosti urejevalnega organa, Javne agencije za železniški promet, varnostnega organa, preiskovalnega organa in poslovni sistem slovenskih železniških družb. V okviru Ministrstva za promet ustanovi tudi **Direkcijo za vodenje investicij v JŽI**.

V Zakonu je posebej določeno, da se z nacionalnim programom v zvezi z investicijami v javno železniško infrastrukturo podrobneje določijo vrstni red prednostnih nalog investicij v javno železniško infrastrukturo in vzdrževanja javne železniške infrastrukture, viri sredstev za njihovo uresničitev ter dinamika in obseg uresničevanja posameznih nalog v načrtovalnem obdobju.

Direkcija za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo kot organ v sestavi ministrstva, s sedežem v Mariboru, opravlja naloge vodenja investicij v javno železniško infrastrukturo, ki obsegajo zlasti pripravo, organiziranje in vodenje investicij na vseh stopnjah investicijskega procesa ter organiziranje in izvajanje revizij projektne dokumentacije v skladu s predpisi (13. čl. ZZeiP-F).

8. Okvirni predlogi za projektno uresničevanje strategije razvoja železniške infrastrukture

Programi projektov in posamezni projekti, še posebno na področju gradnje državne – slovenske javne železniške infrastrukture – JŽI, ki je del širšega evropskega sistema železniškega prometa, zahtevajo jasno in dolgoročno, **za nekaj desetletij določeno strategijo razvoja**. Pri tem mora biti ta strategija ne glede na to, v kakšni obliki je pripravljena, ali kot politika razvoja ali kot nacionalni program, in usklajena s širšo nacionalno strategijo, v našem primeru s strategijo razvoja Slovenije, in pripravljena do zadovoljivega **evidentiranja in identifikacije projektov in (strateškega) načrta projektov**. V okviru teh strateških dokumentov morajo biti po vrstnem redu navedeni ne

samo projekti, temveč tudi določene prioritete izvajanja projektov, kar lahko ocenjujemo, da ni bilo v obdobju po osamosvojitvi dovolj temeljito izvedeno. Pri določanju teh prioritet mora Slovenija seveda upoštevati prioritete razvoja evropskega železniškega sistema in prioritete sosednjih držav, kar je v primeru V. koridorja še kako očitno. Gre za celovito pripravo **načrta projektnega izvajanja strategije razvoja JŽI s poudarkom na prioriteti V. koridorja** kot trenutno izredno aktualnem strateškem problemu. Po sprejetju in doseženem soglasju o omenjeni strategiji, po potrditvi izbranih projektov in določenih prioritet sledi obsežna priprava zagona programa projektov ali posameznih projektov, v katerih se še vedno lahko razčističujejo še nerešene strateške dileme. Projekti morajo biti pripravljene v zagonskih zapisih, ki omogočajo strateško in projektno odločanje o njihovem začetku izvajanja. Po potrditvi zagonskih zapisov sledi izvajanje s tako organiziranim projektnim managementom (v praksi se pogosto to omejuje na vodenje projektov ali celo samo na imenovanje vodij projektov z ne dovolj določenimi nalogami, odgovornostmi in nadležnostmi), da bo zagotovljeno obvladovanje vseh projektov od njihovega zagona, izvajanja do končanja.

Je organizacija s poudarkom na organizaciji projektnega managementa za takšne zagone in vodenje izvajanja projektov s sedanjo organizacijo zagotovljena? Je za vsakega od navedenih projektov vhoda V2 določena organizacija projektnega managementa, kot npr. direktor projekta, projektni manager projekta, vodja projektov? Je zagotovljena podpora projektnih pisarn z vso podporo sodobnih projektnih informacijskih sistemov? So člani tako postavljenih organizacij projektnega managementa ustrezno strokovno usposobljeni? So mednarodno certificirani za projektni management? Za projekte JŽI je pričakovano sovlaganje oz. soudeležba zasebnega kapitala. Je ta sploh mogoča ob tako nedorečeni organizaciji obvladovanja projektov? S strani morebitnih vlagateljev je to lahko zelo tvegana postavka. Zato tudi ustanovitev projektnega podjetja v raznih pojavnih oblikah za projekte ali programe projektov V. koridorja ali samo njenega vhoda (V1 in V2) ni drugače, ki bi jo bilo treba že vnaprej izločiti iz razprav. Ne nazadnje, kaj lahko k boljšemu obvladovanju projektov JŽI pripomore zakon o tej gradnji po vzoru programa gradnje avtocest?

V slovenski zakonodaji se je potrdila struktura vodenja: od Ministrstva, do organa v njegovi sestavi, **Direkcije za vodenje investicijskih projektov, do novega upravljavca – Slovenskih železnic in drugih strokovnih inštitucij, ki jih zahteva zakonodaja EU**. Smiselno in mogoče je organizirati vodenje in izvajanje projektov, govoriti moramo pravzaprav o projektnem managementu na teh temeljih tako, da bodo ti projekti izvedeni pravočasno in uspešno. Podrobna razčlenitev organizacije in vse podpore za potrebe uspešnega projektnega izvajanja strategije razvoja JŽI bi vsekakor prešla okvire tega članka. Zato posredujemo samo okvirne predloge:

- pripraviti in potrditi revidirani, do sedaj še vedno veljavni Nacionalni program razvoja JŽI kot strategijo razvoja slovenske železniške infrastrukture,
- zagotoviti načrtno usklajeno pripravo in izvajanje pripravljanih zagonskih aktivnosti, projektov,

ki omogočajo nujno potrebno strateško in drugo projektno odločanje,

- **zagotoviti dovolj celovit zapis projektov** glede strategije, ciljev, obsegov del, s tveganji, z oceno finančnih vlaganj itd., kar je pomembno za vsako nadaljnje odločanje,
- zagotoviti kontinuiteto izvajanja strategij in projektov ne glede na politične spremembe v R Sloveniji in železniški branži ter vplive iz EU,
- vzpostaviti organizacijo projektnega managementa najprej na Direkciji za vodenje investicijskih projektov in nato uveljaviti načela projektnega izvajanja JŽI pri vseh udeležencih v projektih; pri tem glede na potrebe zagotoviti tudi rešitve v projektih podjetij in vzpostaviti **celovit sistem nadzora projektnega poslovanja**,
- zagotoviti ustrezno strukturo in število zaposlenih, ki si mora prizadevati za stalno izobraževanje iz projektnega managementa z vključenim mednarodnim certificiranjem (npr. v okviru IPMA – International project management association in ZPM Slovenija, ki ga izvaja),
- zagotoviti potrebno financiranje in pri tem izbrati tudi možnosti zasebnega financiranja tako, da bo R Sloveniji koristil in ji omogočil zagon in izvajanje prednostnih projektov JŽI.

Iz navedenega lahko samo povzamemo, da je treba kot prednostni **projekt** izvesti **vzpostavitev organizacije projektnega managementa za potrebe projektne izvedbe strategije razvoja JŽI v Sloveniji**. Projekt je strateško nujen in pomemben To je lahko ena od pomembnih in prednostnih nalog novoustanovljene direkcije.

9. Sklep

Za R Slovenijo so projektne obveznosti razvoja javne železniške infrastrukture vse večje, saj ne gre samo za gradnjonacionalnestrukture, temveč za gradnjo evropskega tovrstnega omrežja. S tem člankom smo hoteli ponovno opozoriti, da problem ni preprosto rešljiv. Po končanju programa gradnje avtocest v državi se končuje doslej največji investicijski cikel, sledi nov, ki se nanaša na razvoj JŽI in njegove projekte s poudarkom na V. in X. koridorju. Dosedanje izvajanje, čemur lahko dodamo še dosedanje reševanje financiranja, organizacije obvladovanja projektov in določanje prednosti, ni ustrezno, potrebne so nove in

predvsem hitre rešitve. Med te moramo vsekakor uvrstiti čimprejše organiziranje projektnega managementa in prenehati iskati rešitve v nekem »vodenju projektov«, saj je danes projektne management, tako kot se razvija in sproti dokazuje svojo uspešnost, vse pomembnejše orodje za učinkovito (v okviru načrtovanih rokov, stroškov ter v okviru zasnovanih tehničnih, okoljevarstvenih, varnostnih in drugih rešitvah projektov) in uspešno izvajanje projektov, kar pomeni doseganje vseh strateških ciljev in učinkov sprejete strategije, v našem primeru strategije razvoja javne železniške infrastrukture kot pomembnega dela strategije razvoja R Slovenije.

10. Viri in literatura

Direktiva evropskega parlamenta in Sveta 2001/12/ES z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES o razvoju železnic v Skupnosti.

Fogg, C. D. (2000): *Implementing Your Strategic Plan*. New York: Amacom.

Hauc, A. (2007): *Projektne management*. Ljubljana: GV Založba.

Hoffmann, H. E., Schoper Y. G., Fitzsimons, C. J. (2004): *Internationales Projekt-management – Interkulturelle Zusammenarbeit in der Praxis*. München: Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG.

Levine, H. A. (2005): *Project Portfolio Management*. San Francisco: Jossey-Bass, A Wiley Imprint.

Odločba evropskega parlamenta in sveta št. 884/2004/ES, april 2004.

Smernice razvoja Transevropskega transportnega omrežja (Odločba evropskega parlamenta in sveta št. 884/2004/ES z dne 29. aprila 2004 o dopolnitvi Odločbe 1692/96/ES o smernicah skupnosti za razvoj transevropskega transportnega omrežja; UL EU L167/1 z dne 30. 4. 2004)

Uradni list RS, št. 13/96, Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture.

Uradni list RS, št. 15/2007, Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o železniškem prometu (ZZelP-F).

Lidia Jurše je zaključila študij na Tehniški fakulteti v Mariboru - smer gradbeništvo. Od leta 2000 je zaposlena na Direkciji RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo. Opravlja delo vodje projekta in se neposredno ukvarja s projektne managementom na področju gradbeništva v javni železniški infrastrukturi (JŽI). Na Univerzi v Mariboru, na Fakulteti za gradbeništvo trenutno pripravlja magistrsko nalogo.

dr. Anton Hauc je redni profesor na EPF Maribor, predstojnik Inštituta za projektne management. Diplomski in podiplomski študij je zaključeval na tematiko projektne managementa. Ukvarja se s projektne managementom na različnih področjih. V okviru inštituta je s sodelavci razvil koncept zagona strategij oz. model projektne managementa. Je ocenjevalec za IPMA certificiranje SloCert v ZPM. Je pisec knjig s tega področja in izvaja tudi raziskovalno-razvojne projekte s tega področja.