

Sašo MURTIČ  
Aleš JANŽOVNIK  
Dušan BLATNIK

## Koridorske proge – gospodarski umik ali železniški uklon?

Po vzoru nekaterih evropskih držav je Republika Slovenije po osamosvojitvi prevoz tovora, blaga in potnikov z železnice preusmerila na ceste in avtoceste. Preusmeritev se je zdela smiselna, saj so bili železniški koridorji, ki so nekoč potekali čez Slovenijo v smeri Zahodne, Vzhodne in Jugovzhodne Evrope, prekinjeni. Razvoj trgovine, razmah menjave blaga ter globalizacija proizvodnje in trga so narokovali spremembe v transportu ljudi in blaga. Razvoj transporta blaga je pripeljal do novih načinov prevoza. Prevoz razsutega tovora je zamenjal transport s kontejnerji, ki je omogočil hiter in učinkovit prevoz blaga po vsem svetu. Ker večina blaga še vedno potuje po morjih in rekah, so se v času globalizacije trga okrepila pristanišča, ki so prek dobrih cestnih in železniških povezav oskrbovala zaledje. S tem so se krepila tudi mesta v notranjosti, posledično se je

izboljševala gospodarska rast. V nasprotju s preostalim svetom se je Slovenija v te razvojne tokove vključila dokaj pozno. Pri tem se zastavlja vprašanje, ali gre v tem primeru za nepremišljeno politiko, pomanjkanje finančnih sredstev ali preprosto za uklon močnejšemu gospodarskemu gibanju velikih držav Evropske unije oziroma Evrope. Ne glede na vzrok je naša dolžnost, da sledimo gospodarskemu razvoju Evrope, ostanemo povezani z mednarodnimi tokovi in tako ohranimo svojo strateško vlogo v Evropski uniji.

**Ključne besede:** koridorske proge, prometna infrastruktura, logistična platforma, multimodalnost

### 1 Uvod

Trenutno stanje železnic v Republiki Sloveniji, Evropi in po svetu kaže na stagnacijo prometa te relativno hitre, učinkovite, poceni in trenutno še vedno najvarnejše oblike transporta, ki omogoča prevoz velikega števila ljudi in velikih količin najrazličnejšega blaga. Industrializacija ter z njo povezana potreba po učinkoviti menjavi blaga, trgovini med posameznimi mesti, območji in regijami, selitvi in migraciji delovne sile ter ne nazadnje tudi potreba po osvajanju novih ozemelj in s tem povezanim iskanjem novih razvojnih možnosti je pripeljala do razvoja in širitve mest ter krepitve pristanišč, ki so bila od nekdaj pomembno okno v svet. K razvoju ter krepitvi pristanišč in pristaniških mest so dodatno pripomogle na novo odkrite varne transportne pomorske poti, ki so omogočale kolonizacijo sveta ter s tem vplivale na povečano menjavo surovin, blaga in drugih dobrin. Možnost povečane izmenjave blaga je pripeljala do spoznanja, da prevoz v vpregu zaradi majhnih kapacitet, številnih ropov kočij in dolgega časa ni ustrezen ne učinkovit način transporta, ki bi zmožgel zadovoljiti vse večjih potreb razvijajočih se mest, zato ne preseneča, da se je z odkritjem parnega stoja in lokomotive začel tudi intenziven razvoj železnic. Železnice kot alternativa obstoječemu prevozu so omogočile

transport velikih količin blaga, z gradnjo železniškega omrežja pa so se bistveno skrajšale tudi transportne poti in čas prevoza blaga. Zaradi hitrejšega, udobnejšega in varnejšega načina potovanja so se bistveno spremenile tudi potovalne navade ljudi, kar je pripeljalo tudi do razvoja turizma. Železnica je tako postala eno od glavnih transportnih sredstev ter tudi danes kljub upadanju železniškega prometa ostaja eden od najpomembnejših načinov prevoza razsutega in kontejnerskega blaga na svetu. Železniški promet v medorganizacijskem obvladovanju transporta in logističnih procesov zaradi učinkovitosti in časovnih prihrankov ustvarjanja velike dobičke zato kljub stagnaciji ostaja pomemben za globalni razvoj družbe (Murtič, 2012).

S svetovno globalizacijo, iskanjem rešitev v trenutnih ekonomskih razmerah, vse večjimi pritiski na okolje ter s tem povezanimi zahtevami po zagotavljanju vzdržnega gospodarstva in transporta, s katerima bi omejili vplive na okolje in globalno segrevanje, se ponovno pojavljajo razmišljanja o krepitvi železniškega prometa. Zahteve po ponovni oživitvi in širitvi železniškega prometa je mogoče zaznati na vseh ravneh (Stiglitz, 2002), zato niti ne preseneča, da je bila na ravni



Slika 1: Prometne povezave – vpetost Slovenije v transnacionalne koridorje (vir: E-GURS, podlaga: portal EU).

Evropske unije sprejeta nova transportna politika, vezana na razvoj transnacionalnih evropskih transportnih koridorjev, v sklopu katere je bila sprejeta tudi Uredba št. 1315/2013 (EU-LEX 32013R1315,) o smernicah EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. Ta na ravni Evrope uvaja usklajen razvoj prometnega omrežja, ki predvideva posodabljanje in nadgrajevanje obstoječih sistemov, gradnjo manjkajočih delov omrežja s hkratnim uvajanjem novih logističnih procesov, ki bodo omogočili čim večjo učinkovitost posameznih sistemov in njihovo povezljivost v enoten učinkovit sistem. Pri tem je ključno združevanje posameznih prometnih sistemov znotraj posameznega transportnega koridorja, saj se s tem zmanjšujejo vplivi na okolje in okoljska tveganja.

Zaradi svoje lege je Slovenija v zgodovinskem razvoju sledila razvoju železnice. Prvo železniško povezavo s preostalimi Evropo je dobila že leta 1846, ko je bila v sklopu avstro-ogrške monarhije z železnico vzpostavljena povezava med Gradcem in Celjem. Od vzpostavitve prve železniške proge do prve svetovne vojne so bili s Trstom, Zagrebom, Reko, Celovcem, Beljakom in Trbižem povezani tudi nekateri drugi slovenski kraji, na ozemlju Slovenije pa je bila v tem času zgrajena tudi večina današnjih lokalnih železniških povezav. Z vidika povezljivosti slovenskega prostora s preostalim delom Evrope je zagotovo ena od pomembnejših tako imenovana južna železnica Dunaj–

Trst (osnova V. koridorja), ki je bila dokončana leta 1857 (Wikipedija, marec 2016). Razvoj železnic na Slovenskem je doživel nov preporod v času skupne države Jugoslavije (prej še Kraljevine SHS), ko so čez ozemlje Slovenije Zahodno in Osrednjo Evropo povezali z Bližnjim vzhodom – osnova X. koridorja. V tem času so med Parizom, Ljubljano, Zagrebom, Beogradom in Istanbulom redno vozili vlaki, med katerimi je bil najbolj znan Orient Express. Spremenjene geopolitične razmere so vplivale tudi na železniški promet, saj so se z ustanovitvijo Evropske unije in razpadom Jugoslavije spremenili tudi prometni tokovi, kar je pripeljalo do današnjega stanja na področju železniškega prometa v naši državi. S poudarkom na razvoju cestnega prometa se je razvoj železnic ustavil, zaradi upada prometa in nerentabilnosti pa so bile ukinjene določene železniške proge, s čimer je bila z vidika enakomernega razvoja našega prostora ponekod storjena nepopravljiva škoda. S prostorskim razvojem določenih krajev so bili namreč pozidani koridorji obstoječih železnic, s čimer je bil trajno izgubljen dragocen prostor. Kljub temu moramo na prihodnji razvoj železnic gledati z optimizmom. Osrednja evropska lega in strateški položaj Slovenije, v kateri se križajo številne cestne, železniške in zračne poti, ter dostop do morja dajejo neslutene možnosti za razvoj naše države, zato je ključno, da ta v svoji strategiji in razvoju sledi ciljem razvoja Evropske unije na področju posodabljanja transnacionalnih omrežij transportnih koridorjev.

## 2 Slovenija kot logistična platforma

Ideja o vključevanju Slovenije v mednarodne gospodarske tokove je stara že nekaj desetletij, zgodba o povezovanju pa se je začela že v naši skupni državi. Slovenija se je v zgodnjih sedemdesetih in osemdesetih letih prejšnjega stoletja začela povezovati s številnimi državami razvite Zahodne Evrope, s čimer je omogočila industrijsko proizvodnjo na področju avtomobilizma (Revoz Novo mesto, Adria, TPV), elektronike (Iskra), farmacije (Krka in LEK), medijev in številnih drugih področij, ki so bila z vidika gospodarstva pomembna za razvoj naše države. Prav ta povezanost Slovenije z Zahodom je skupni državi omogočala, da se je vključevala v različne gospodarske tokove ter tako spontano povezovala industrijsko razviti Zahod z Balkanom in vzhodnimi državami. Prav ta povezanost Slovenije z zahodnimi državami je omogočila tudi osamosvojitve in postopen prehod iz samoupravnega tržnega sistema v gospodarsko tržno delovanje in ureditev države. Prehod iz enega sistema v drugega je zahteval tudi številne dejavnosti in tudi določena odrekovanja, neizbežno vključitev v globalizacijske tokove in povezave z globalizacijsko povezanimi državami, odprtje trga in prihod tujih konkurenčnih organizacij in tujega kapitala, z vključitvijo v evropske integracije pa tudi skupno denarno enoto, večji trg in večjo varnost.

Vprašanje, kako in koliko je Slovenija sledila toku spreminja Evrope in Evropske unije oziroma kakšne so in bodo posledice dosedanjih političnih odločitev. Še pomembneje pa je, kaj želi slovenska politika kot upravljavec prostora in državnega premoženja (zlasti infrastrukture) v prihodnosti doseči, kakšna je njena vizija razvoja in kako se želi naša država uveljaviti v širšem evropskem in globalnem prostoru. Evropa je kmalu spoznala, da potrebuje za dvig konkurenčnosti tudi dobre povezave s svetom ter hitre dostope do pristanišč in letališč, zato ne preseneča, da so številne evropske države prepoznale svoje transportne potencialne ter začele svoj razvoj usmerjati v infrastrukturne projekte in povečevanje kapacitet parkirišč in letališč, v sklopu katerih so začeli nastajati tudi logistični centri. Novi globalni izzivi, zlasti spoznanje, da je za prihodnost našega planeta ključen trajnostni razvoj, so pripeljali tudi do novih paradigem v smislu transporta, zato ne preseneča, da se v novi perspektivi Evrope za obdobje 2013–2020 poudarjajo predvsem nizkoogljične oblike transporta (železnice), povezovanje različnih oblik transporta (multimodalnost), celotne prometne strategije in pametna specializacija, v okviru te pa tudi oblikovanje pametnih mest.

Glede na razpoložljive podatke in znana dejstva je slovenski odziv na nastale spremembe prepričan. V času, ko Slovenija ponovno išče svojo vlogo v vseevropskem prostoru in samo razmišlja o svojih prioritetah in interesih, soseda Hrvaška z

gradnjo cest in železniškega omrežja pospešeno razvija svoji največji pristanišči na Reki in v Zadru. Italija kot najuspešnejša evropska država pri pridobivanju evropskih sredstev pa pospešeno prenavlja svojo prometno infrastrukturo in v naši neposredni bližini gradi velike multimodalne logistične centre (v nadaljevanju: MMLC), s čimer naši državi jemlje možnosti vključevanja v mednarodno blagovno menjavo in prodajo logističnih storitev. Pomanjkanje strategije, politična nemoč sprejemanja za našo državo ključnih odločitev, ki bi spodbujale gospodarski razvoj, ter velik zbirokratiziran državni aparat in dolgotrajni postopki hromijo našo državo, hkrati pa pomenijo nevarnost, da nas bo zaradi neodločnosti in počasnosti kljub strateški legi zaobšel glavni transportni tok z zahoda proti vzhodu in z juga proti severu. Z izgubo omenjenega transportnega toka bi bila naši državi storjena nepopravljiva napaka in izjema gospodarska škoda, zato je čas, da se na tem področju ukrepa takoj.

Leta 2009 je bila na takratnem ministrstvu za promet pod vodstvom ministra prof. dr. Patrika Vlačiča razvita ideja o Sloveniji kot logistični platformi. Takratni državni sekretar prof. dr. Igor Jakomin je projekt poimenoval »Slovenija – logistična platforma za Osrednjo in Jugovzhodno Evropo« ter ga predstavljal in promoviral na številnih domačih in mednarodnih političnih in gospodarskih srečanjih, kongresih in obiskih tujih delegacij. Številne konference v Mariboru, Ljubljani in Portorožu, povezane s prometom, so poudarjale pomen razvoja MMLC v navezavi z avtocestnim in železniškim omrežjem, številne naložbe, zlasti v cestno infrastrukturo (Novice, 27. 11. 2009 – Hotel Kranjska Gora), pa so vzbudile zanimanje tujih investitorjev. V Slovenijo so prihajale številne delegacije iz Šanghaja, Hongkonga, Malezije in drugih pomembnih gospodarskih velesil, s čimer so vzpostavile številne politične in gospodarske povezave. Obetali so se razvoj in tuja vlaganja. Z načrtnim razvojem in vlaganjem kapitala naj bi Slovenija svoj logistični razvoj usmerjala v štiri prednostna območja: Koper (Luka Koper), Ljubljano (Zalog–Polje), Novo mesto in Maribor (Letališče Edvarda Rusjana).

Določitev omenjenih štirih MMLC je bila skrbno načrtovana, umestitev posamezne platforme pa je temeljila na infrastrukturni opremljenosti, dostopnosti in povezljivosti, združljivosti različnih oblik transporta, regionalni razporejenosti ter funkciji območja, ki omogoča pretok blaga, ljudi in kapitala. Po vzoru Luke Koper – Državni prostorski načrt za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet Koper, ki je bil sprejet leta 2011 (Ur. l. RS, št. 48/11) – je bilo predvideno, da država z državnimi prostorskimi načrti (v nadaljevanju: DPN) načrtuje in umesti še druge navedene MMLC oziroma da z njihovo umestitvijo načrtuje tudi njihovo infrastrukturo in navezavo na državno prometno omrežje, ki naj bi sledilo evropskemu. V sklopu načrtov posodobitve in širitve Luke



Slika 2: Logistični centri v Sloveniji – Slovenija kot logistična platforma s štirimi MMLC (vir: E-GRUS, podlaga: RPE-meja SLO, GURS 2015).

Koper ter ureditve omenjenih logističnih platform je država že leta 2005 z uredbo umestila drugi tir železnice med Divačo in Koper, ki naj bi povečal pretočnost železnice na tem odseku in omogočila prevoz večje količine predvsem kontejnerskega blaga iz našega pristanišča v smeri Evrope. Menjava Vlade Republike Slovenije in sprememba oblasti v letu 2012 je projekt »Slovenija kot logistična platforma« ustavila, vendar dejavnosti v zvezi z vzpostavitvijo MMLC niso zamrle. Skladno z razvojnimi možnostmi in sprejetimi prostorskimi akti so občine dejavnosti za razvoj MMLC nadaljevale same. Med njimi je bila najbolj dejavna Mestna občina Ljubljana, ki v dogovoru z vodstvom BTC Ljubljana pripravlja zasnovo za ureditev obstoječih železniških tovornih terminalov v Zalogu in Polju in njihovo nadgradnjo v MMLC. Omejene razvojne načrte Mestne občine Ljubljana je na konferenci Transborder Intergrated Platforms, ki je potekala 5. junija 2014 v stekleni dvorani Slovenskih železnic v Ljubljani, predstavil mag. Miran Gajšek, vodja Oddelka za urbanizem MOL. Projekt MMLC Ljubljana naj bi poleg omenjenega železniškega tovornega terminala z ranžirno postajo Ljubljana–Zalog zajemal vso Ljubljano. Projekt MMLC naj bi železnico povezal z avtocestnim obročem in Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana, v sklopu katerega se s pobudo za DPN predvideva širitev letališča, podaljšanje obstoječe vzletno-pristajalne steze, gradnja dodatne vzletno-pristajalne steze, ureditev prometa in povezave na obstoječo avtocesto ter povezava hitre železnice na omenjeno letališče (Pobuda DPN LJPL, Savaprojekt 2014).

Mesto Ljubljana kot državno središče že zdaj deluje kot velika logistična platforma, znotraj katere poslujejo ter trgujejo številna podjetja in številne svetovne korporacije, ki oskrbujejo ljubljansko in slovensko prebivalstvo, industrijo ter druge veje gospodarstva in družbe. Da je Ljubljana pomembno središče, pove tudi dejstvo, da je mesto po v uvodu omenjeni uredbi glede smernic EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja del omrežja kordonskih vozlišč Evrope, kar pomeni z vidika razvoja Ljubljane in naše države velik razvojni potencial. Ljubljana naj bi se v smislu logistike razvijala predvsem z združevanjem železniškega in cestnega prometa. Prvotni projekt MMLC Ljubljana je bil sicer pripravljen drugače, kot je bilo načrtovano, saj ima družba BTC d. d. svoje interese, ki niso v celoti poenoteni z interesi MOL oziroma države. Prvotni gospodarski cilj družbe BTC d. d. je namreč razvoj le tistih dejavnosti, ki so v trenutnem ekonomskem okolju tržno zanimive in podjetju prinašajo dobiček, kar pomeni, da v tem primeru ne gre za javno dobro ali delovanje v javno korist. Poleg tega si BTC d. d. želi železniško progo v prostor umestiti tako, da bo lahko imelo nanjo neposreden vpliv in da jo bo lahko uporabljalo brez neposredne konkurence. Kljub temu so nadaljnje dejavnosti za razvoj MMLC Ljubljana smiselne in nujne, saj ta zagotavlja napredek in nadaljnjo gospodarsko rast.

Če je MMLC Ljubljana za razvoj zanimiv zaradi svoje strateške lege na vozliščih pomembnih prometnih koridorjev Evrope, MMLC Koper pa je vitalnega pomena zaradi obmorske lege



Slika 3: Pobuda za državni prostorski načrt za Letališče Edvarda Rusjana Maribor (vir: Savaprojekt 2015)

ter neposredne povezave na železniško in avtocestno omrežje, je MMLC Maribor zanimiv predvsem zaradi letališča in možnosti njegovega razvoja zaradi prostorskih danosti. V nasprotju z Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana, katerega razvoj je zaradi njegove lege nekoliko omejen (Alpe, poselitev, požarni gozdovi, naravne vrednost ...), so razvojne možnosti Letališča Edvarda Rusjana skoraj neomejene. Če pri tem upoštevamo še dejstvo, da ima letališče neposredno možnost navezave na železniško in avtocestno omrežje ter da je v neposredni bližini tudi plovna reka Drava (rečni promet), se zdi razvoj MMLC v sklopu omenjenega letališča popolnoma logičen. Za razvoj logistične platforme je država obnovila in za dvakrat povečala obstoječi potniški terminal (obnovljen 2014) ter prenovila spremljajoče objekte in obstoječi hangar (dela končana

leta 2015). Razvoj logistične platforme predvideva tudi Pobuda za državni prostorski načrt za Letališče Edvarda Rusjana Maribor (v nadaljevanju: pobuda), ki je trenutno v fazi analize smernic (Savaprojekt, 2016). V sklopu letališča se poleg podaljšanja in širitve obstoječe vzletno-pristajalne steze, ureditve »taksi waya« in gradnje dodatne letališke infrastrukture, kot so širitev potniškega terminala, ureditev dodatnih parkirišč in parkirne hiše in gradnja dodatnih hangarjev, predvideva tudi gradnja tovornega terminala, v sklopu katerega je predviden tudi večji logistični center, namenjen delovanju letališča in tovarni podpori. Logistični center je umeščen v prostor med avtocesto, železnico in letališčem, pobuda pa poleg direktne povezave območja na obstoječi priključek avtoceste predvideva tudi direktno navezavo obeh terminalov (potniški in tovarni)



Slika 4: Zasnova letališča Edvarda Rusjana Maribor z novim tovornim terminalom in MMLC Maribor (vir: E-GRUS 2015)

na železnico. Zato je predvidena izgradnja nove dvotirne železniške povezave mimo letališča s priključkoma na obstoječih železniških postajah v Hočah in Račah. Predvidena železnica bo omogočala transport ljudi in tovora. Letališče s svojo razvojno usmeritvijo je dobro izhodišče, da Maribor po vzoru Ljubljane postane pomembno, predvsem zračno vozlišče za Osrednjo in Jugovzhodno Evropo. V osi železnice med letališčem in reko Dravo sta namreč še Industrijska cona Tezno in Poslovno-trgovska cona Pobrežje, ki skupaj z letališčem tvorita enoten MMLC.

Posebnost MMLC Maribor je v neposredni medsebojni povezavi avtoceste, železnice in letališča, katerih naravne danosti dajejo najboljše možnosti za medorganizacijsko obvladovanje logističnih procesov (Murtič, 2012). Ta se kaže predvsem v možnosti kombiniranega transporta z letal na železnico in avtocesto ter obratno z avtoceste in železnice na letala. Take možnosti drugi MMLC po Sloveniji nimajo in prav tako ne drugod v zračnem prostor 500 km okoli MMLC Maribor. Naravne danosti letališča Edvarda Rusjana Maribor pa omogočajo vzletanje in pristajanje največjih letal na svetu (ni hribov ne naselij, ki bi omejevali vzletanje ali pristajanje in povzročeni hrupi ne vpliva na zdravje ali počutje prebivalstva ob letališču). Posebnost je tudi v navezavi avtocestnih in železniških koridorjev, ki so neposredno vezani na MMLC Maribor ter omogočajo transport blaga in ljudi v vse smeri Evrope in širše.

Podobno kot druga do zdaj omenjena mesta je z vidika razvoja MMLC zanimivo tudi Novo mesto. Novo mesto je bilo od nekdaj pomembno vozlišče ter leži na pol poti med Ljubljano in milijonskim Zagrebom v sosednji Republiki Hrvaški. Novo

mesto je trenutno gospodarsko ena od najrazvitejših občin v Sloveniji. Ima odlično navezavo na avtocestno omrežje, sprejeti pa so tudi že vsi prostorski akti, ki bodo omogočali izgradnjo tretje razvojne osi kot navezave avtoceste z Belo Krajino in ureditve cestnega obroča okoli Novega mesta. Skozi Novo mesto poteka tudi druga najdaljša železniška proga, ki povezuje Ljubljano z Republiko Hrvaško ter ima večji ranžirni postaji v Bršljinu in predverju tovarne avtomobilov Revoz. Kombinacija cestnih povezav in železnice je zaradi lokacije mesta odličen potencial za razvoj MMLC, v sklopu katerega je mogoče umestiti tudi bližnje letališče.

### 3 Železniško omrežje in hitra železnica

Za Slovenijo in njen nadaljnji gospodarski razvoj je pomemben usklajen in enakomeren razvoj prometne infrastrukture na vseh ravneh, tako pomorske, prometne, železniške kot tudi letališke. Zato si mora naša država prizadevati, da glede na potrebe podpira in razvija vso infrastrukturo in ne le tisto, ki jo v danem času najbolj potrebuje. Po osamosvojitvi naše države je bil razvoj pretežno usmerjen v gradnjo in posodobitev cestnega omrežja. Zgrajen je bil avtocestni križ, ki povezuje celotno Slovenijo od Madžarske na vzhodu do Italije na zahodu ter od Avstrije na severu do Hrvaške na jugu. Razen dela hitre ceste tretje razvojne osi med mejo z Avstrijo in Slovenj Gradcem, Velenjem in avtocesto A1 ter avtocesto A1 in avtocesto A2 je s prostorskimi akti umeščena tudi večina hitrih in glavnih cest, ki bodo z omrežjem avtocest in hitrih cest enakomerno povezale vsa večja in pomembnejša mesta in

kraje v naši državi. Država je za večji gospodarski razvoj uspešno umestila ključne ureditve za razvoj Luke Koper, načrtno pa je pristopila tudi k posodabljanju vseh glavnih slovenskih letališč. Za osrednje slovensko letališče v Ljubljani je sprejet sklep o začetku priprave DPN, v Mariboru je v pripravi že omenjena pobuda, v sklopu katere je bil izdelan tudi DIIP za pripravo prostorske dokumentacije, za letališče v Portorožu se izdeluje državni prostorski načrt, na letališču v Cerkljah ob Krki pa se infrastruktura uspešno posodablja skladno s sprejetim Državnim lokacijskim načrtom za Letališče Cerklje ob Krki (Ur. l. RS, št. 73/08) in Državnim prostorskim načrtom za gospodarsko središče Feniks v Posavju (Ur. l. RS, št. 23/12), ki spada med 10 prioritetenih projektov Republike Slovenije. V omenjenem razvoju so bile železnice ves čas zapostavljene in kot take so danes ozko grlo, ki zavira naš nadaljnji gospodarski razvoj. Evropski varnostni predpisi na področju zagotavljanja železniškega prometa za potrebe prevoza potnikov in tovora so pokazali, da so slovenske železniške proge zastarele, da so na določenih odsekih nevarne in da ne zagotavljajo zadostne pretočnosti prometa za večje meddržavne oziroma mednarodne transporte. Glavni problem so predvsem nizke hitrosti in majhne mogoče osne obremenitve. To ugotavlja tudi naša država, ki v sklopu Nacionalnega program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Ur. l. RS, št. 13/96 – z dopolnitvami) ugotavlja, da je slovenska železniška infrastruktura slaba, da ima preveč krivin in preveč nivojskih križanj (27 %), tako da s svojimi parametri in trenutnimi zmogljivostmi ne izpolnjuje več sodobnih transportnih potreb. Zaradi značilnosti in poteka železnic zato na progah ni mogoče razviti dovolj visokih hitrosti, osne obremenitve na določenih delih pa so prenizke, da bi omogočale transport večje količine blaga. Poleg omenjenega na večjem delu železniškega omrežja ni mogoče srečevanje dveh vlakov, zato je nujna posodobitev železniškega omrežja in gradnja dodatnih tirov, zlasti v povezavi z MMLC. Prav dejstvo, da je železniško omrežje slabo razvito, je razlog, da sta število prevoženih kilometrov ter obseg prevoženega blaga in potnikov glede na mednarodna merila na slovenskih železnicah zanemarljiva in da je zaradi tega velik del transporta, ki bi lahko potekal po železnicah, preusmerjen na cestno omrežje, kar dodatno obremenjuje ceste, onesnažuje okolje in povečuje okoljska tveganja. Zaradi slabega železniškega omrežja se je promet na slovenskih cestah povečal čez predviden obseg. Glede na tržni delež Slovenije, če jo primerjamo z 10 državami Zahodne Evrope, se ugotavlja, da naša država spada na sam rep zmogljivosti in kakovosti izvedenega transporta po železnicah, zato se je Zahodne države, vsaj glede tovarnega prometa, izogibajo. Navedeni dokumenti kažejo, da so slovenske proge po mednarodnih predpisih uvrščene med proge najnižjega standarda. Pri tem ne smemo pozabiti, da Evropski sporazum o najpomembnejših mednarodnih železnicah (AGC), ki ga je sprejela Ekonomska komisija Združenih narodov (UN ECE 1985), v svoje dokumente vključuje tudi za Slovenijo po-

membne železniške proge, in sicer: E-65, ki povezuje Jesenice, Ljubljano, Pivko in Reko, E-67, ki povezuje Šentilj in Zidani Most, E-69, ki povezuje Pragersko, Zidani Most, Ljubljano in Koper, ter E-70, ki povezuje Trst, Ljubljano in Zagreb. Gre za pomembne železniške proge, ki preko Slovenije povezujejo evropske države z Vzhodom in Bližnjim vzhodom. Pri tem se oblikuje ključno vprašanje, ali je naša država prepoznala potencial ter koliko bo nadaljnji razvoj železniškega omrežja sledil zahtevanim standardom in mednarodnim predpisom, s tem pa omogočil normalno delovanje ter razvoj Luke Koper in drugih predvidenih MMLC.

Slovenija si želi biti dejavna udeleženka v mednarodni menjavi blaga in storitev, zato naj bi se v bližnji prihodnosti obnovile vse obstoječe proge, zlasti tiste, ki naj bi Ljubljano, ki je glavno vozlišče v tem delu Evrope, povezovala s svetom. Program posodobitve železniškega omrežja predvideva obnovo in posodobitev obstoječih prog ter dograditev teh tam, kjer niso zadostne, za kar sta Ministrstvo za infrastrukturo in Direktorat Republike Slovenije za infrastrukturo že pripravila in sprejela ustrezno prostorsko dokumentacijo.

Čeprav se z veliko zamudo postopoma obnavlja obstoječe železniško omrežje, ostaja nerešeno vprašanje hitrih železnic, saj država glede tega nima jasne strategije. Že danes je namreč jasno, da s posodobitvijo obstoječih železnic kljub velikim finančnim vložkom ne bo mogoče doseči zelenih učinkov glede hitrosti in količine prevoženega blaga. Ob upoštevanju nove strategije Evropske unije, ki si prizadeva k trajnejšim in okolju prijaznejšim oblikam transporta, je bistveno, da se po vzoru avtocestnega programa v prostor začnejo umeščati tudi hitre železnice. Pri tem je pomembno, da se med seboj povežejo ključna regijska središča, območja, ki so nosilci MMLC, in druga večja mesta. Država je v tem času pripravila nekaj različic drugega tira med Divačo in Kopro, vendar se zaradi političnih pritiskov z nobeno ni izpostavljala, kar pridno izkoriščajo sosednje države, ki pospešeno gradijo svoje hitre železnice. Zaradi počasnosti in neodločnosti obstaja celo bojazen, da nas bo Evropa z vidika železniškega prometa zaobšla. V postopku priprave je DPN za hitro železniško progo med Ljubljano in Jesenicami z navezavo na Italijo in Avstrijo. Omenjena proga, ki poteka ob avtocesti, se z dodatnim tirom navezuje tudi Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. V pripravi je tudi prostorska dokumentacija za izgradnjo obvoza, ki bi omogočal direktno nadaljevanje poti vlakov iz Kopra proti postaji Ljubljana Šiška in naprej proti Kranju. S tem koridorjem se želijo v smislu tranzitnega transporta razbremeniti glavna železniška postaja Ljubljana ter ranžirni postaji Ljubljana-Zalog in Ljubljana-Polje. Sredstva v proračunu so zagotovljena, poslovni učinki se bodo pokazali pozneje.

Novi investicijski cikli države na področju razvoja slovenskih železnic ne kažejo nič novega. V smislu investicij gre pretežno za tehnične izboljšave oziroma odpravo ovinkov in nivojskih križanj, s čimer se izboljšuje predvsem prometna varnost v potniškem prometu. Kljub izboljšavam ostaja nerešeno vprašanje zmogljivosti slovenskih železnic. Tudi novi programski in razvojni dokumenti države o obnovi, dograditvi in izboljšavi slovenskih železnic v marsičem izražajo le preslikavo prejšnjih, starejših usmeritev, saj iz njih niso razvidni novi predlogi, predvsem pa iz njih ni mogoče razbrati novih vključevanj v hitreje mednarodne blagovne tokove. Tako kot na področju urejanja MMLC država zamuja tudi z ureditvijo sodobnih hitrih železniških povezav, njihovo gradnjo pa prelaga na poznejši, za državo ugodnejši čas, s čimer se nehoti oddaljuje od vizije razvoja tovrstne infrastrukture, kot jo vidi Evropa. Obstaja namreč dejanska nevarnost, da bo Slovenija prav zaradi tega postala pozabljeni žep v osrčju Evrope. Zato je pomembno, da naša država s strokovnimi kadri celovito pristopi k posodabljanju slovenskih železnic, ne le z vidika zagotavljanja večje prometne varnosti, boljše elektrifikacije in signalizacije, temveč tudi v smislu gradnje sodobnega železniškega prometa, ki lahko prevoz ljudi in tovora izboljša za 20–30 % ter s tem bistveno pripomore k večji blaginji države in boljšemu bivalnemu okolju ljudi.

## 4 Sklep

Strokovni pregled stanja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji kaže, da je naša država v zadnjih desetletjih naredila določene velike korake na tem področju. Izgradila sodobno avtocestno omrežje, uredila glavno slovensko morsko pristanišče, sprejela ustrezne dokumente za urejanje slovenskih državnih letališč in se počasi lotila tudi posodabljanja zastarelega železniškega omrežja. Da bi Slovenija vsaj delno sledila razvoju železniške infrastrukture Evropske unije, preostale Evrope in sveta, mora nujno zgraditi drugi tir od Divače do Kopra in s tem zagotoviti nemoten pretok blaga iz Luke Koper v smeri Evrope. Vse študije in izračuni kažejo, da gre v tem primeru za projekt nacionalnega pomena, katerega realizacija bi le na podlagi povečanega prometa v Luki Koper pomenila 5 % dvig BDP države (Damijan, Blog – 22. 6. 2015). Poleg omenjenega drugega tira mora Slovenija čim prej zgraditi hitro železniško progo med Ljubljano in Jesenicami in jo povezati z letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana. Nujna je tudi obnova železniške proge iz Ljubljane proti Dobovi in Zagrebu, saj je ta ključna v povezavi koridorja predvidene hitre železnice Zagreb–Beograd–Istanbul. Izboljšava oz. umestitev hitre železnice med Ljubljano in Dobovo bo gotovo eden od večjih izzivov, saj zaradi prostorskih omejitev in reliefnih značilnosti možnosti za tehnične izboljšave na obstoječi železniški progi ni. Nujno bo torej iskanje alternativnih rešitev, ki jih bo morda ponudila

tudi gradnja načrtovane verige hidroelektrarn na srednji Savi. Za razvoj Slovenije in predvidenih MMLC pa je pomembno tudi posodabljanje železnice iz Zidanega Mosta v smeri proti Pragerskemu ter naprej proti Mariboru in Republiki Avstriji.

Evropska unija in Evropa Slovenijo že nekaj časa opozarjata, da so projekti za razvoj hitrih železnic nujni, saj ti zagotavljajo hiter in varen transport ljudi in najrazličnejšega blaga. Slovenija je gluha za ta opozorila, odgovorne osebe, pristojni ministri in njihovi državni sekretarji pa naredijo veliko premalo, da bi se naša država vključila v mednarodne razvojne infrastrukturne projekte. O hitrih železniških progah in velikih MMLC v državah, ki mejijo na Slovenijo, je v enem od svojih člankov razpravljal tudi prof. dr. Jože. P. Damijan (Neskončni porodni krči izgradnje drugega tira Koper–Divača, 17. 6. 2015), ki je opozoril na nekatere nesmiselne korake naših pristojnih ministrstev. Čeprav so bile storjene določene napake in določeni ključni projekti zamujajo, je treba kot navaja dr. J. P. Damijan, iskati pot naprej ter se čim prej priključiti projektu umeščanja hitre železnice med Dunajem in Rimom, z načrtovano progo Ljubljana–Jesenice pa si pridobiti možnost priključevanja na hitro železnico med Dunajem in Rimom in se tako vključiti v mednarodne tokove. Prav tako bi bilo treba nadaljevati pogovore z Republiko Hrvaško in Republiko Srbijo, da bi hitro železniško progo iz Beograda preko Zagreba navezali na Ljubljano. Pri tem bi bilo smiselno razmisliti tudi o direktni povezavi Zagreba, Maribora in Dunaja, s čimer bi bil sklenjen krog hitrih železnic v tem delu Evrope. Nova hitra železniška proga iz Ljubljane proti Zagrebu bi morala potekati v koridorju obstoječe avtoceste in bi kot taka služila predvsem hitremu transportu tovora in blaga ter mednarodnemu prometu potnikov, s čimer bi se vzpostavile hitre povezave med regijskimi središči in večjimi kraji: ... Salzburg–Beljak–Jesenice–Kranj–Ljubljana–Novo mesto–Brežice–Zagreb ... Na nesmiselnost delovanja in brezskrbnost države Slovenije je na logistični konferenci TIP – Transborder integrated Platform –, ki je potekala 5. junija 2014 v prostorih Slovenskih železnic v Ljubljani ter so jo organizirali SDAG, Comune di Goricia, Občina Šempeter-Vrtojba, DARS, program čezmejnega sodelovanja Slovenija – Italija, Ministero del Economia e delle Finance, Ministrstvo za infrastrukturo in Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo, opozorila tudi predstavnica Italije in predsednica dežele Furlanije – Julijske krajine (Italija), ki jev nagovoru pozvala in prosila pristojne v Republiki Sloveniji, ki se konference žal niso udeležili, naj se Slovenija s sosedami vendarle začne pogovarjati o umeščanju hitre železniške proge iz smeri Beograda, Zagreba in Ljubljane proti Trstu.

Če se želi Slovenija vključiti v mednarodne tokove hitrega železniškega prometa, bo morala poiskati sredstva ali investitorje, ki bodo zgradili železniško progo in tako omogočili hiter pretok ljudi med Zahodno in Osrednjo Evropo ter Bli-



žnjim vzhodom. Če naša država tega ne bo sposobna narediti v zelo kratkem času, bo izločena iz pomembnih mednarodnih tokov, kar bo prav gotovo slabo vplivalo na njen nadaljnji razvoj. Vlada in pristojni ministri bodo morali spoznati, da velik nestrokovni birokratski aparat ne prinaša želenih rezultatov in da za izvedbo dobrega projekta oddaja naročila gospodarskim družbam »in house« ni vedno dobra izbira. Čas je, da se za blagor naše države delo prepusti stroki, za katero se je v številnih primerih izkazalo, da ima prav.

.....  
Dr. Sašo Murtič, univ. dipl. prav.  
upojokeneec Ministrstva za infrastrukturo

Dušan Blatnik, univ. dipl. inž. arh.  
Savaprojekt d. d., Krško  
E-pošta: dusan.blatnik@savaprojekt.si

Aleš Janžovnik, univ. dipl. inž. kraj. arh.  
E-GRUS d. o. o., Ljubljana

## Viri in literatura

Strategija razvoja prometa v Sloveniji – Vlada Republike Slovenije je na 48. redni seji 29. julija 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji in Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sklep št. 37000-3/2015/8).

Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96).

Igor, J. (2009): Slovenija – logistična platforma za Srednjo in Jugovzhodno Evropo. 21. oktober 2009. Za organizacijo individualnih poslovnih srečanj v okviru obiska slovenske ...

Logistična platforma – muha enodnevnica ali koncept, ki obeta – EOL 64–65. Slovenija – logistična platforma za Osrednjo in Jugovzhodno Evropo. Dostopno 22. 6. 2014

Stiglitz, J. E. (2002): *Globalization and its discontents*, Allen Lane, Penguin Books, London.

Obe plati globalizacije, Aljoša Damijan, Nedeljski dnevnik, 13. 1. 2001.

Globalizacijska kriza je globlja, kot se zdi, prizadela bo tudi Slovenijo, a z zamikom, Evropska unija, 17. 2. 2009, Novice. Dnevnik.si\_Novice.

Čižman, A., Urh, M. (2008): izboljšanje konkurenčnosti podjetij z optimizacijo logističnih procesov, 5. mednarodna logistična konferenca, Celje.

Ferligoj, A., Leskovšek, K., Kogovšek, T. (1995): Zanesljivost in veljavnost merjenja, Metodološki zvezki, Fakulteta za družbene vede, Ljubljana.

Gajšek, B. (2007): Osnove transportne tehnologije, Fakulteta za logistiko, Celje, e-gradivo.

Jakomin, L., Zelenika, R., Medeo, M. (2002): Tehnologija prometa in transportni sistemi, Fakulteta za pomorstvo, Portorož.

Logožar, K. (2002): Organiziranje logističnih procesov, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor, str. 13.

Murtič, S. (2002): Sodobna paradigma medorganizacijskega obvladovanja logističnih procesov, doktorska disertacija, Fakulteta za uporabne družbene študije v Novi Gorici, FUDŠ Nova Gorica.

Ogorelec, A. (2004): Mednarodni transport in logistika, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor, Maribor.

Pavliha, M., Vlačič, P. (2007): Prevozno pravo, GV založba, Ljubljana.

Pavliha, M., Simoniti, S. (2007): Zavarovalno pravo, GV založba, Ljubljana.

Zelenika, R., Pupovac, D. (2001): Suvremeno promišljanje osnovnih fenomena logističnih sustava, Ekon. pregl., 2001. let. 52, št. 3–4, str. 354–378.