

Ivan SIMČIČ

Koprška proga, včeraj, danes, jutri

V članku predstavljam razstavo o Koprski proggi, ki je razdeljena v tri sklope: načrtovanje in izgradnja proge, današnji pogled na progo ter načrti za nadgradnjo nove proge med Koprom in Divačo ali tako imenovani drugi tir. Razstava je namenjena širšemu krogu obiskovalcev, ki želijo spoznati tehnično dediščino Koprške proge in njen vpliv na razvoj koprškega pristanišča, slovenskega železniškega omrežja in povezav z evropskim zaledjem. Po končani vojni ter dokončni razmejitvi med Italijo in Jugoslavijo leta 1954 je Slovensko primorje dobilo izhod na morje. Začel se je gospodarski vzpon obmorskih krajev. Osušitev morskih plitvin med Koprom in Ankaranom in gradnja pristaniške infrastrukture sta pomenili začetek razvoja koprškega pristanišča, ki pa brez železniške povezave z zaledjem ne bi doživelo

današnjih razsežnosti. Kako zahtevna je bila gradnja Koprške proge, najbolje ponazori podatek, da znaša zračna razdalja od Prešnice do Kopra 16 km, višinska razlika 493 metrov, dolžina proge pa kar 31,4 kilometra, kar pomeni, da spada ta med zahtevne gorske proge. Prvi tir izpolnjuje že vse pogoje za uvrstitev med tehnično dediščino z muzejsko vrednostjo, zato je namen razstave ozavestiti strokovno in laično javnost o nujnosti izgradnje drugega tira Koprške proge.

Ključne besede: Koprška proga, Slovensko primorje, pristaniška infrastruktura, železniška povezava, tehnična dediščina, drugi tir

1 Uvod

Koper je imel že od leta 1902 ozkotirno železniško progo, ki ga je povezovala s Trstom in notranjostjo Istre. Ko so jo Italijani leta 1935 ukinili, je ta del Istre ostal brez železniške povezave. Po končani vojni in dokončni razmejitvi med Italijo in Jugoslavijo leta 1954 je Slovensko primorje dobilo izhod na morje. Začel se je gospodarski vzpon obmorskih krajev. Osušitev morskih plitvin med Koprom in Ankaranom ter gradnja pristaniške infrastrukture sta pomenili začetek razvoja koprškega pristanišča, ki pa brez železniške povezave z zaledjem ne bi doživelo današnjih razsežnosti.

2 Koprška proga včeraj

2.1 Načrtovanje in gradnja proge

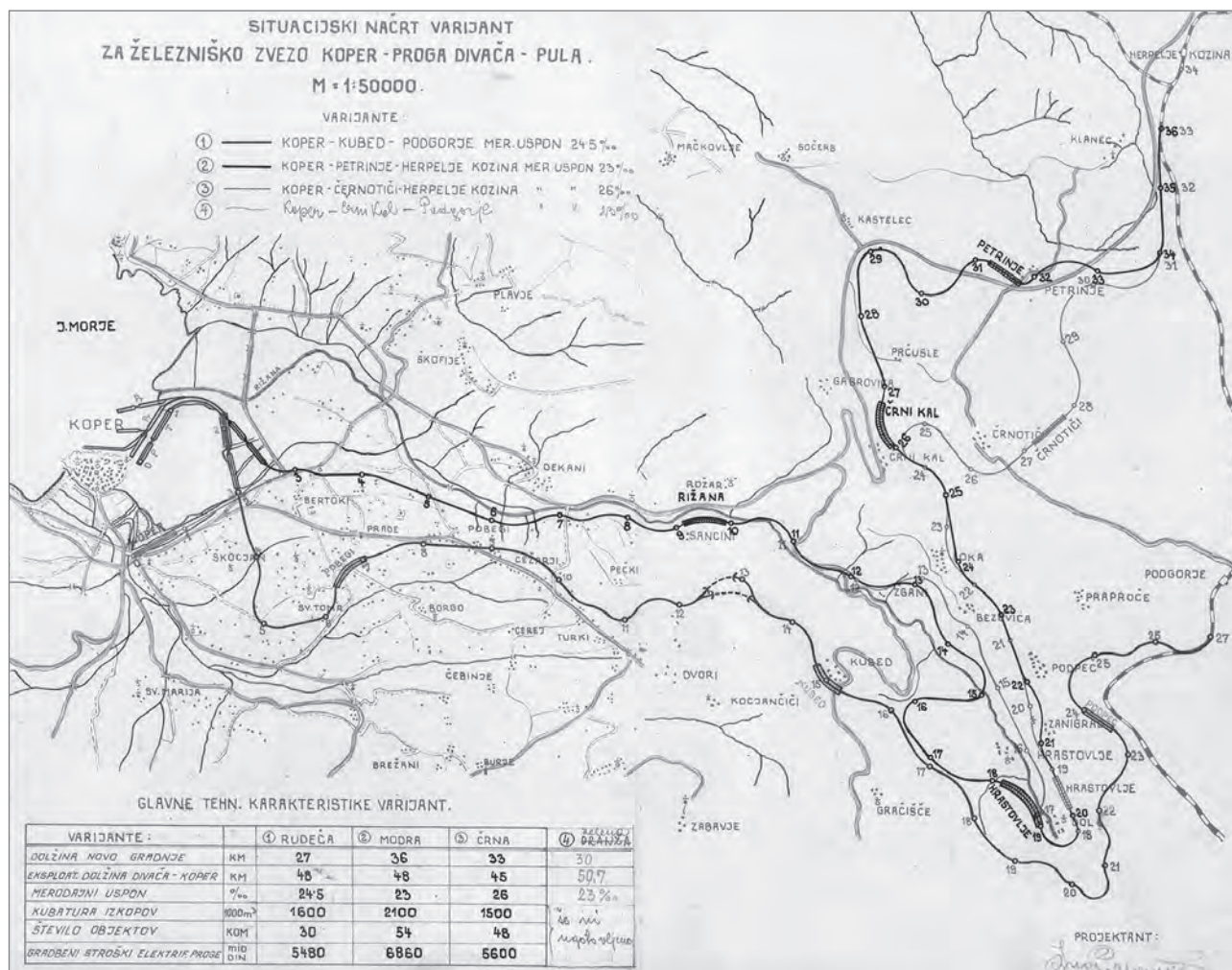
Postavitev oziroma lokacijo pristanišča Koper so načrtovali in zasnovali hkrati z načrti prihodnje železniške povezave. V arhivski dokumentaciji najdemo podatek o treh različicah za postavitev pristanišča Koper: Semedelski zaliv, Stanjolski zaliv in Ankaranska bonifika. Inž. Milan Gnus je predlog za postavitev pristanišča Koper na ankaransko bonifiko utemeljil prav z načrtovano traso železniške povezave, ki bi pri železniški postaji Dekani od projektirane proge Hrpelje–Koper zavila severno od Sermina preko Rižane na območje pristanišča, kar bi tudi občutno skrajšalo železniško povezavo z osrednjim delom Slovenije.

Širjenje koprškega pristanišča in kakovost njegovih storitev sta prepričala republiško vodstvo, da je leta 1956 skupaj z okrajem Koper pri projektne biroju Direkcije jugoslovanskih železnic za Slovenijo dalo izdelati osnovne železniške trase v dvanajstih različicah. Vse so predvidevale možnost povezave s progo Divača–Pulj med postajama Hrpelje–Kozina in Rakitovcem.

Pri nadaljnji geološki raziskavi in po primerjavi investicijskih stroškov med štirimi izbranimi različicami je bila izbrana tista, ki jo je projektant inž. Alojz Poljanšek poimenoval »črna« različica. Najcenejša različica s priključkom pri Prešnici naj bi po ocenah iz leta 1960 stala 4,8 milijarde dinarjev. Ta predlog so podprli tudi gradbeni strokovnjaki in geologi. Rentabilnost bi bila dosežena pri 1,5 milijona ton prometa, kar naj bi bilo mogoče že leta 1971.

Potrebo po čim hitrejši izgradnji železniške povezave med Koprom in Prešnico so zaposleni v Luki Koper dokazovali s svojim delom in pretovorjenim blagom, ki je leta 1962 dosegel 268.952 ton, leta 1963 pa že 628.546 ton. Leta 1964 je promet luke dosegel 700.000 ton, kar je bilo za kombinirani cestno-železniški prevoz s prekladanjem z vagonov na tovarnjake in obratno na postaji Hrpelje–Kozina omejeno in zelo drago.

Luka Koper je med letoma 1964 in 1965 dosegla zgornjo mejo zmogljivosti kombiniranega načina prevoza (700–800 tisoč



Slika 1: Zadnje štiri različice prvega tira Kopske proge

Preglednica 1: Po letu 1956 so preučevali predvsem štiri različice

različice proge	nagib (‰)	dolžina (km)
1. Koper–Kubed–Podgorje, I. različica	24,5 ‰	40,5
2. Koper–Petrinje–Hrpelje–Kozina, II. različica	23 ‰	34,0
3. Koper–Crnotiče–Hrpelje–Kozina, III. različica	26 ‰	31,0
4. Koper–Črni Kal–Hrpelje–Kozina, IV. različica	23 ‰	36,0

ton prometa). Tedaj so tudi republiški organi uvideli, da je gradnja železnice nujna, zato so Luki Koper dovolili začetek gradnje proge Prešnica–Koper. Izvršni svet Ljudske republike Slovenije je o tem sprejel sklep v začetku leta 1964. Za tiste čase je bilo nenavadno, da je pristaniško podjetje gradilo javno železniško infrastrukturo. Vendar je Skupnost železniških podjetij Ljubljana zahtevala, da mora imeti industrijski tir vse značilnosti železniške proge prvega razreda in da mora izgradnjo proge prevzeti omenjeno podjetje. Luka se je s predlogi oziroma pogoji strinjala, čeprav je bilo jasno, da bo gradnja proge veliko dražja.

V prvem voznem redu je bilo sedem parov tovornih vlakov. Vleko so opravljale dizelske električne lokomotive GMC (tako

imenovane kenedijevke) serije JŽ 661. Obremenitev ene lokomotive je znašala 600 ton. Običajno so po dva vlaka združili.

2.2 Opis in odprtje proge

Proga proti Kopru se odcepi od proge Divača–Pulj pri 16,474 kilometra pri postajališču Prešnica. Njena začetna točka leži na nadmorski višini 496 metrov. Zračno razdaljo 16 kilometrov premaga po tirih, dolgih 31,4 kilometra. Od Prešnice poteka proga po planoti mimo vasi Črnotiče (387 m), nato v zavoju preseka strmo skalnato teraso in nadaljuje pot med naselji Loka in Brezovica do Podpeči.

Od tod se prebije skozi predvokop predora Zanigrad, ki je dolg 70 metrov, debelina njegovega nadkritja znaša 25 metrov, sam

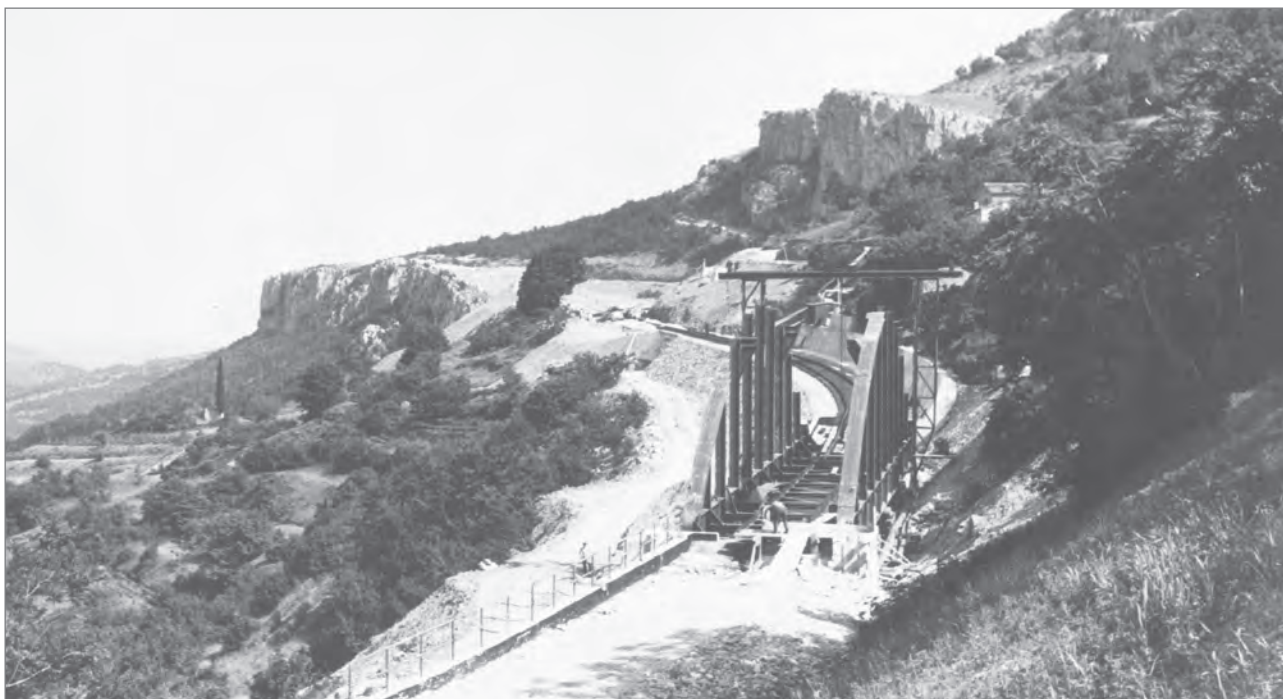


Slika 2: Črni Kal, prevoz tovora pred izgradnjo Koprške proge

Preglednica 2: Skupni promet luke in tovor, prepeljan preko železniške postaje Hrpelje–Kozina

leto	promet v luki (v tonah)	promet, prepeljan po železnici (v tonah)
1963	463.681	304.398 (Hrpelje–Kozina)
1964	693.851	414.155 (Hrpelje–Kozina)
1965	770.519	426.855 (Hrpelje–Kozina)
1966	788.616	421.711 (Hrpelje–Kozina)
1967	781.000	387.100 (Hrpelje–Kozina); 73.400 (Koper)
1968	1.000.000	702.000 (Koper)
1969	1.500.000	1.000.000 (Koper)
1970	1.948.503	1.726.000 (Koper)

Opomba: Koprška proga je bila zgrajena za prepustno moč 1,4 milijona tone letno, ki pa je bila presežena že dve leti po njeni izgradnji.



Slika 3: Most z opuščene planiške proge pri Martuljku so uporabili za premostitev plazu v Podpeč 1.



Slika 4: Gradnja premostitvenih objektov preko ceste za Kubed in reko Rižano; v ozadju pogled na plazišče Loka pred izgradnjo umetnega predora.

predor pa je dolg 261 metrov. Dobra dva kilometra in pol od predora Zanigrad začne proga z lokom prehajati na nasprotno stran doline, ki se tukaj še bolj zoži. Več kot polovico vsega loka je v predoru. Izhodni portal predora je dolg 160 metrov. Po predoru Dol, ki meri 602 metra, nas proga pripelje na izogibališče in postajo Hrastovlje (198 m). Na tem odseku Podpeč–Dol ima proga največji padec na celotni progji, in sicer 25 %, nato pa nadaljuje svoj spust v Rižansko dolino. Tik pred dokončanjem elektrifikacije proge leta 1975 je bil zgrajen umetni predor Loka, ki je nastal s pokritjem vkopa kot posledica plazovitega pobočja nad vkopom. Predor je dolg 100 metrov s stranskim odvodnim kanalom za vodo. Z enakimi težavami so se graditelji proge srečali tristo metrov naprej. Tudi tam je bil vkop tako nestabilen, da so se odločili za pokritje in s tem za umetni predor.

Predor Rižana je dolg 66 metrov, zgradili pa so ga že leta 1971, torej štiri leta po začetku prometa. Po obliki je enak predoru Loka. Predor Rižana je najnižje ležeči slovenski predor na normalnotirnih progah. Nadmorska višina tira pri izhodnem portalu znaša 76,62 metra. Po predoru prečka proga cesto proti Kubedu in reko Rižano, nato pa nadaljuje pot do izogibališča in postaje Rižana (55 m). Proga se spušča po levem bregu Rižane in jo v višini naselja Cepki prečka ter nadaljuje svoj spust po desnem bregu. Pred podhodom avtoceste Kozina–Koper proga še zadnjič prečka Rižano. Po podhodu se tir odcepi na



Slika 5: Otvoritev proge 2. decembra 1967

levo za potniški promet na železniško postajo Koper in tovorni promet, ki nadaljuje pot naravnost na tovarno postajo Koper.

Kako zahtevna je bila gradnja Koprške proge, najbolje pove podatek, da je zračna razdalja od Prešnice do Kopra 16 km, višinska razlika 493 metrov in dolžina proge 31,4 kilometrov, kar pomeni, da ta proga spada med zelo težke gorske proge. Številne težke in skrite naravne ovire so zahtevale hitre in strokovne organizacijske posege.

Prvi vlak je pripeljal v Koper 16. novembra 1967. Iz Češkoslovaške je pripeljal 40 vagonov sladkorja. Uradna otvoritev proge je bila 2. decembra 1967, in v Koprju se je ob tem dogodku zbralo nekaj tisoč ljudi. Slavnostni vlak, okrašen z zastavami,

je bil namenjen proti Prešnici. Vlak je speljal ob spremljavi piskov lokomotive in ladijskih siren. Istega dne popoldne je v Koper z modrim vlakom prispel še predsednik države Josip Broz Tito, ki je pohvalil graditelje proge ter si ogledal luko in mesto Koper.

Graditelji:

- Železniško gradbeno podjetje Ljubljana – 10.220 metrov proge z bazo v Črnotičah;
- Slovenija ceste Ljubljana – 7.013 metrov proge z bazo v Dolu;
- SGP Primorje Ajdovščina – 10.934 metrov proge z bazo v Mostičju;
- Vodna skupnost Primorske, Koper – 3.200 metrov proge z bazo v Serminu;
- Gradis Koper – sedem mostov;
- Metalna Maribor – jekleni most pri Podpeči;
- Podjetje za urejanje hudournikov;
- Podjetje za obnovo prog Ljubljana je položilo zgornji ustroj (28.237 metrov tirov na progi, 14.416 metrov tirov na postajah in 56 kretnic);
- SGP Stavbenik, Iskra, Elektro Koper, Podjetje za elektrifikacijo prog Ljubljana, Rižanski vodovod Koper.

Stroški gradnje: 17 milijard dinarjev.

Datum otvoritve proge: 16. november 1967.

V nadaljevanju navajamo pomembnejše pridobitve na Koprski progi:

- 10. junija 1972 je bil uveden potniški promet. Nekaj potniških vlakov je vozilo že leta 1971, in sicer na tovorno postajo. Od tam naprej so potnike vozili z avtobusi.
- Proga od Divače do Hrpelj–Kozine je bila elektrificirana 13. maja 1975, do Kopra pa 27. decembra 1975. V Rižani so tedaj zgradili novo elektronapajalno postajo, po projektu pa bi jo morali zgraditi tudi pri Črnotičah. Že leta 1969 so zgradili napajalno postajo v Divači.
- Vleko tovornih vlakov so prevzele lokomotive francoske proizvodnje, tako imenovane brižitke, serije JŽ 363. Vlaki so bili takrat težki 700 ton oziroma 1400 ton z dvema lokomotivama.
- Nova potniška postaja Koper je bila odprta 25. maja 1979. Skupaj sta jo zgradili železnica in Slavnik Koper.

3 Koprška proga danes

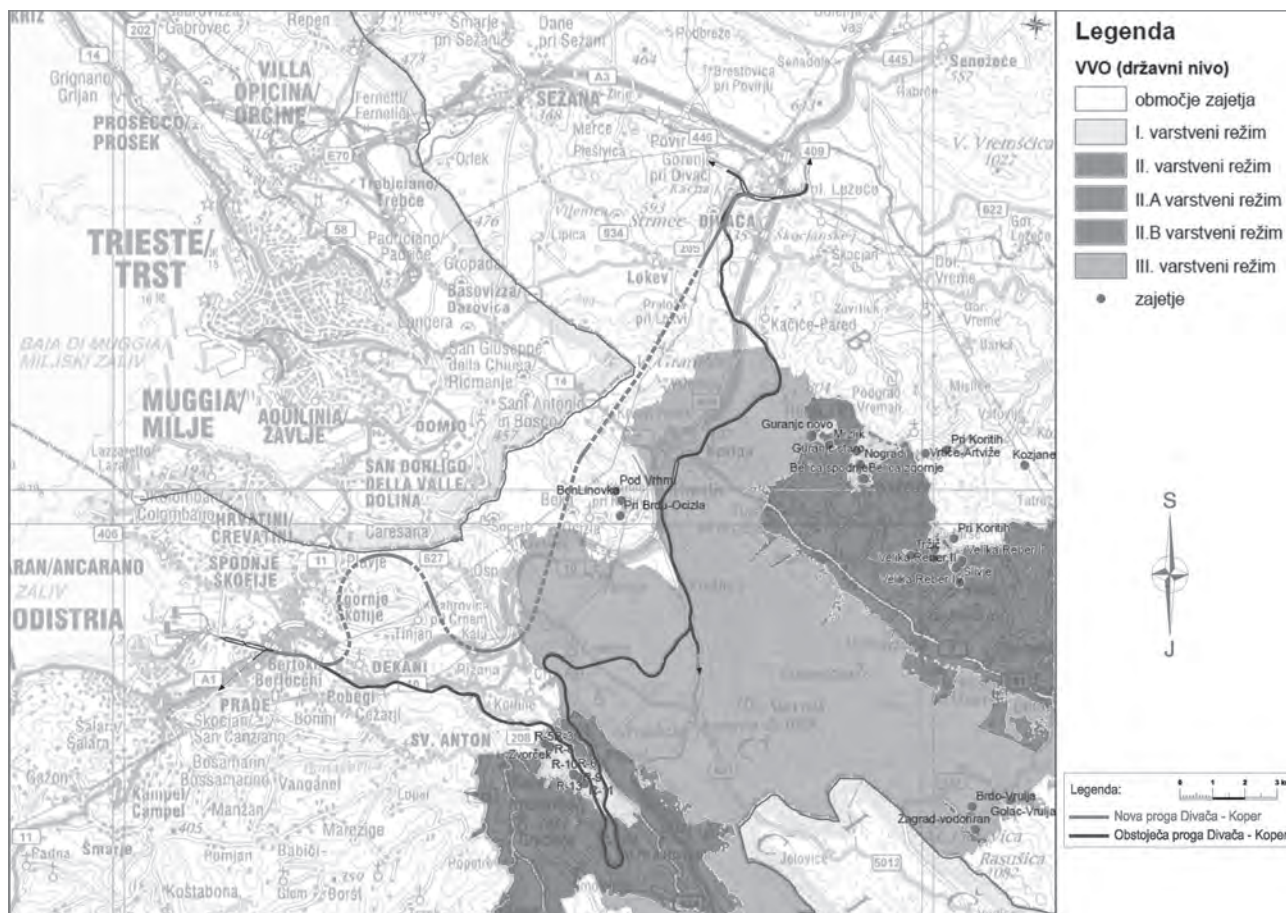
Luka Koper je pravzaprav edini generator tovornega prometa na odseku železniške proge Koper–Divača. Leta 2014 je Luka Koper pretovorila 19 mio ton tovora, od tega je bilo po železnici prepeljano 11 mio ton, kar pomeni 6-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2013.

Obstoječe stanje:

- nezadostna zmogljivost glede na razvojne potrebe Luke Koper;
- nizka maksimalna hitrost vožnje;
- velik maksimalni vzdolžni nagib;



Slika 6: Zanimgrad, Črni Kal – kontejnerski vlak proti Kopru



Slika 7: Prvi in drugi tir z vodovarstvenimi režimi



Slika 8: Viadukt Vinjan – dokončen pogled na drugi tir

Preglednica 3: Primerjava tehničnih lastnosti prvega in drugega tira

	prvi tir (1967)	drugi tir (?)
relacija	Koper–Divača	Koper–Divača
dolžina (km)	45 km	27 km
največji nagib (%)	24 ‰	17 ‰
hitrost	do 80 km/h	do 160 km/h
predori	2 + 2	8
skupna dolžina predorov (m)	838 m	20.472 m
število viaduktov	0	2
zmogljivost	obstoječa proga	nova proga
prepustna (št. vlakov na dan)	72	129
prevozna (mio neto ton na leto)	9,2	27

- slaba nosilnost spodnjega dela proge (slaba nosilnost tal, plazovitost);
- visoki stroški obratovanja in vzdrževanja;
- veliko tveganje za ekološke nesreče s hudimi posledicami (požari, razlitje nevarnih snovi ipd.);
- veliko tveganje za daljši izpad prometa zaradi poškodb tira ali ekoloških nesreč.

V sklopu obdelave gradnje drugega tira proge so v študiji predstavljene tri skupine različic poteka trase novega tira:

- čisti paralelni potek drugega tira ob obstoječi progi,
- delni paralelni potek proge in deloma nova proga ter
- popolnoma nov potek proge, s čimer bi prostorsko dobili dve enotirni progi.

Zaradi velike koncentracije naravnih vrednot, zavarovanih ekološko pomembnih območij, preko katerih bi potekala železnica, različica 4.1 z naravovarstvenega vidika ni sprejemljiva. Za Kraški rob je predvideno preoblikovanje v krajinski park v sklopu Kraškega regijskega parka, različica 4.1 pa ga dvakrat preseka po celotni dolžini, kar bi pomenilo degradacijo prostora in naravnih vrednot. Projekt se je nadaljeval s proučevanjem drugih mogočih predorskih tras, in pri tem se je izoblikovala trasa po različici I/2, ki je pomenila novo traso v predorski izvedbi.

Na osnovi pridobljenih smernic ter ob upoštevanju stališč z javnih predstavitev in obravnav različice I/2 se je izoblikovala modificirana različica I/3, ki so jo podprle tudi vse lokalne skupnosti in pristojna ministrstva.

4 Kopska proga jutri

Namen projekta izgradnje novega tira (drugega) je zagotovitev sodobne in zmogljive železniške povezave kopskega pristanišča na železniško omrežje v Sloveniji in s tem na širše evropsko železniško omrežje zato, da se:

- zagotovi nadaljnji razvoj Luke Koper;
- povečajo prepustne in prevozne zmogljivosti železniške proge od Kopra do cepišča v Divači;
- poveča zanesljivost obratovanja železniške proge od Kopra do Divače;
- izboljšajo eksploatacijske posebnosti in s tem znižajo stroške obratovanja železniške proge od Kopra do Divače;
- poveča stopnja varnosti prometa;
- skrajšajo vozni časi;
- zmanjšajo vplivi na okolje in tveganja zanj;
- preusmeri tovor s ceste na železnico;
- omogoči in poveča uporaba okolju prijaznejše vrste transporta;
- krepí konkurenčnost gospodarstva;

- izboljša učinkovitost RS za vključitev v sodobne prometne povezave EU.

5 Sklep

Na predstavljenem primeru oziroma razstavi smo želeli predstaviti pomen in izgradnjo prvega tira Kopske proge kot generatorja slovenskega gospodarskega razvoja. Začetki gradnje kopskega pristanišča leta 1957 in izgradnja proge leta 1967 so lep primer dobre prakse, kako se je pristanišče razvilo iz majhnih mandračev v prvi polovici 20. stoletja do danes uspešnega evropskega pristanišča.

Prvi tir ima že vse pogoje za uvrstitev med tehnično dediščino z muzejsko vrednostjo, zato je namen tega zapisa in razstave, da se ozaveš strokovna in laična javnost o nujnosti izgradnje drugega tira Kopske proge.

.....
Ivan Simčič

Pokrajinski muzej Koper, Kidričeva 19, 6000 Koper

E-pošta: ivan.simcic@pokrajinskimuzejkoper.si

Viri in literatura

30 let slovenskega pomorstva 1945–1975, avtor dr. Mirko Koršič; založnik Založba Lipa, leto izdaje: 1975.

Luka Koper, uredil prof. dr. Livij Jakomin; založnik Luka Koper d. d.; leto izdaje: 2004.

Živeti s pristaniščem, prispevke zbral in uredil prof. dr. Anton Gosar; leto izdaje 2006.

Slovensko okno v svet, avtor Milenko Šober; založnik Mladinska knjiga, leto izdaje: 1982.

Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper–Prešnica, avtor Danilo Petrinja Primož; založnik Luka Koper d. d.; leto izdaje: 1999.

50 let izkušenj za nova obzorja, uredil prof. dr. Livij Jakomin; založnik Luka Koper d. d.; leto izdaje: 2006.

Internet 1: <http://www.primorske.si/2015/12/03/Drugega-tira-ni-a-je-ze-v-muzeju>.

Internet 2: <http://www.regionalobala.si/novica/muzej-koper-na-razstavi-tudi-drugi-tir>.

Internet 3: <http://ava.rtvlo.si/predvajaj/primorska-kronika/ava2.174374768/#174374768>.

Internet 4: <http://4d.rtvlo.si/arhiv/prispevki-in-izjave-slovenska-kronika/174374788>.

Internet 5: <https://luka-kp.si/slo/luski-glasnik-343>.

Drugi viri:

- Pokrajinski muzej Koper
- Luka Koper d. d.
- Slovenske železnice d. o. o.
- SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d. d.
- Ponting – Pipenbaher inženirji d. o. o.
- Pokrajinski arhiv Koper
- dr. Josip Orbanić
- Igor Ličen