

# Drugi tir

Številka 15 | April 2026

**Intervju: Dušan Mes, generalni direktor, Slovenske železnice**  
**Zgodovinski trenutek za Slovenijo: drugi tir je prevozen**  
**Prva preizkusna vožnja z vlakom od Divače do Kopra**  
**Kolumna: Monika Pintar Mesarič**

## Kazalo

Uvodnik	3	Matej Oset, Marko Brezigar	<b>Drugi tir je zgodba o uspehu</b>
Aktualno	4	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Zgodovinski trenutek za Slovenijo: drugi tir je prevozen</b>
	5	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Nova proga prinaša razvoj in varnost</b>
Fotoreportaža	6	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Prva vožnja z vlakom od Divače do Kopra</b>
Intervju	9	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Železnica ima realen potencial, da postane hrbtenica logistike v regiji</b>
Gradnja drugega tira	11	Peter Pušnik	<b>Zaključna faza drugega tira: Sistemi za varno in zanesljivo obratovanje</b>
	13	Marjan Zaletelj	<b>Tiri na drugem tiru</b>
	14	Matija Vižin	<b>Pripravljalne aktivnosti na izgradnjo levega vzporednega tira Divača–Koper v polnem teku</b>
	16	Ahac Kobal	<b>Novelacija investicijskega programa za projekt Drugi tir Divača–Koper (NIP3)</b>
Portreti	17	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Peter Pušnik</b>
	18	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Vanda Labović</b>
	19	Mag. Mateja Erčulj	<b>Mirko Perković</b>
	20	Mag. Mateja Erčulj	<b>Rudi Sever</b>
	21	Mag. Mateja Erčulj	<b>Matic Novak</b>
Pogledi	22	Mag. Klemen Ponikvar	<b>Odvijanje železniškega prometa med Divačo in Koprom</b>
	24	Jan Brodar	<b>Gasilska brigada Koper in projekt Drugi tir</b>
	25	Marko Movrin	<b>Predorogradnja pri sodobnih železniških projektih</b>
	26	Valerija Kotnik; Štefka Poljanec Murn	<b>Izzivi pri pridobivanju zemljišč za potrebe izgradnje vzporednega levega tira</b>
Novice	28	Mag. Mateja Erčulj	<b>Izšla je nova monografija o projektu Drugi tir</b>
	28	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Kohezija v praksi: dijaki spoznavajo projekt Drugi tir in njegovo financiranje</b>
	28	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Družba 2TDK je praznovala 10. rojstni dan</b>
	29	Mag. Mateja Erčulj	<b>Drugi tir Divača–Koper kot primer odgovornega vodenja investicij</b>
	29	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Dokumentarni film, ki prikazuje izzive in dosežke projekta Drugi tir</b>
	30	Tjaša Potisk Ančimer	<b>Evropsko računsko sodišče pritrjuje, da je projekt Drugi tir na pravi poti</b>
	30	Mag. Mateja Erčulj	<b>Poostren nadzor na gradbiščih drugega tira</b>
	31	Mag. Mateja Erčulj	<b>Drugi tir kot zgled evropske prakse: delegacija iz Ukrajine in Moldavije na študijskem obisku v Sloveniji</b>
	31	Mag. Mateja Erčulj	<b>Družba 2TDK na sejmu MEGRA</b>
S poti	32	Ester Mihalič	<b>Krajinski park Beka – Naravne in zgodovinske znamenitosti ob soteski Glinščice</b>
Kolumna	34	Monika Pintar Mesarič	<b>Drugi tir kot strateška odločitev za prihodnost slovenskega železniškega sistema</b>



Drugi tir je interna brezplačna revija družbe 2TDK, ki izhaja dvakrat letno.

Izdaja: 2TDK, Družba za razvoj projekta, d. o. o.  
Zanj: Matej Oset, MBA, in Marko Brezigar  
Uredniški odbor: mag. Mateja Erčulj,  
Tjaša Potisk Ančimer

Na naslovnici: prva vožnja preizkusnega vlaka.

Avtorji večine besedil so zaposleni v družbi 2TDK.

ISSN 2712-4005 za DRUGI TIR

Fotografije: Alen Franetič, Jošt Gantar ter arhivi Slovenske železnice, Občina Hrpelje – Kozina in 2TDK

Oblikovanje: Modriš Anton Hozjan, s. p.

Tisk: Eurograf, d. o. o.

Število tiskanih izvodov: 1000

Za reprodukcijo je potrebno soglasje družbe 2TDK.

**2TDK**

2TDK, Družba za razvoj projekta, d. o. o.  
Železna cesta 18  
SI – 1000 Ljubljana  
T +386 1 306 84 00

Sledite nam na: [www.drugitir.si](http://www.drugitir.si)

[facebook.com/zadrugitir](https://facebook.com/zadrugitir)

[twitter.com/zadrugitir](https://twitter.com/zadrugitir)

[instagram.com/drugitir](https://instagram.com/drugitir)

[linkedin.com/company/drugi tir](https://linkedin.com/company/drugi_tir)



# Drugi tir je zgodba o uspehu

Nove železniške proge se ne gradijo pogosto – ne v Evropi, še manj v Sloveniji. Zato je še toliko večji dosežek, da je po novi progi med Divačo in Koprom že zapeljal prvi preizkusni vlak.



**Matej Oset, Marko Brezigar**  
Generalni direktor 2TDK, direktor 2TDK

Drugi tir je zgodba o moči slovenskega znanja. Je zgodba o tem, kako so naši strokovnjaki železniško progo zasnovali, zgradili in opremili. Je tudi zgodba o vztrajnosti, sodelovanju in predanosti vseh, ki so prispevali k temu projektu. Predvsem pa je zgodba o ponosu in prihodnosti, ki jo odpira za državljane, gospodarstvo in okolje.

Prevoznost proge med Divačo in Koprom predstavlja pomemben mejnik. Že danes prinaša številne prednosti – omogoča testiranje sistemov, potrjuje kakovost izvedbe in daje zagotovilo, da se projekt uspešno približuje svojemu cilju. Pot do sem ni bila enostavna, a še posebej sva ponosna, da se vrednost projekta skozi celotno gradnjo ni povečala. Nasprotno – uspelo nam je pridobiti več nepovratnih evropskih sredstev, kot je bilo predvideno ob podpisu investicijskega programa leta 2019, projekt pa bo na koncu celo nekoliko cenejši.

Gre za uspeh, ki je izjemen tudi v evropskem merilu. Ni namreč neobičajno, da se ve-

liki infrastrukturni projekti v času večletne gradnje podražijo – prav nasprotno, to je pogosto pravilo, saj je nemogoče vnaprej predvideti vse izzive in nepredvidljive okoliščine, s katerimi se takšni projekti srečujejo. Splošno javno mnenje pogosto pripisuje anekse in s tem povišanje vrednosti projektov predvsem slovenskemu prostoru, vendar praksa kaže, da gre za pojav, ki je prisoten povsod po svetu. Podražili so se Goliška (koralmska) železnica, železniški predor Semmering, tudi bazni predor Brenner ter še mnogi drugi železniški projekti. Z geološkimi presenečenji, spremembami na trgih in motnjami v dobavnih verigah se soočajo vsi veliki projekti. Prav zato dejstvo, da se naš projekt v zahtevnem obdobju ni podražil, temveč celo pocenil, predstavlja dosežek, ki mu tudi v širšem evropskem prostoru težko najdemo primerjavo.

Za uspešno vodenje takšnega projekta so ključne strokovne, premišljene in pravočasne odločitve. Takšen rezultat ni samoumeven, temveč dokazuje, da je mogoče velike projekte voditi odgovorno, pregledno in učinkovito – v korist države in njenih prebivalcev. Drugi tir vidiva tudi kot simbol sodelovanja med podjetji, državo in lokalnimi skupnostmi. Veseli naju, da bo prispeval k zmanjšanju števila tovornjakov na cestah in s tem razbremenil promet, ki ga dobro poznamo vsi, ki se pogosto vozimo po primorski avtocesti. Lokalnim skupnostim prinaša nove priložnosti – od boljše dostopnosti do razvoja turizma. Gre za naložbo v gospodarsko konkurenčnost in kakovostnejše življenje.

Prevoznost tira je dokaz, da smo z dobrim načrtovanjem, strokovnim znanjem in trdno voljo dosegli velik napredek. Projekt pa še ni zaključen – s tem smo naredili ključen korak, končni cilj pa ostaja polno obratovanje, ki bo prineslo vse njegove prednosti. Kot direktorja sva ponosna, da sva del te zgodbe, in prepričana, da bo drugi tir dolgoročno prinesel koristi vsem prebivalcem Slovenije.

# Zgodovinski trenutek za Slovenijo: drugi tir je prevozen

Slovenija je doživela pomemben infrastrukturni mejnik – po trasi drugega tira je zapeljal preizkusni vlak in s tem potrdil prevoznost nove železniške proge Divača–Koper.

||||||| Tjaša Potisk Ančimer

Nova, 27 kilometrov dolga železniška proga poteka po povsem novem koridorju in predstavlja prvo takšno železniško povezavo, zgrajeno v samostojni Sloveniji. Na zahtevni kraški trasi je bilo zgrajenih sedem predorov in trije viadukti, kar projekt uvršča med najzahtevnejše gradbene podvige ne samo v državi, ampak tudi v Evropi. Glavna izvajalca gradbenih in železniških del sta bili slovenski podjetji Kolektor CPG in Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, ki sta skupaj s številnimi domačimi in tujimi partnerji pomembno prispevali k uspešni izvedbi projekta.

Drugi tir je projekt presežkov: na njem se nahaja najdaljši predor v Sloveniji, na celotnem projektu pa se je samo v petih letih zgradilo več kilometrov predorov kot na celotnem avtocestnem omrežju od osamosvojitve dalje. Ob dogodku, ki je obeležil zgodovinski mejnik, je predsednik vlade dr. Robert Golob izpostavil: »Danes je fantastičen dan, ko lahko ponosno in z velikanskim zadovoljstvom povemo zgodbo, ki se začne s primorsko vizijo, z oknom v svet, ki ga imamo in ki ga je treba opremiti z rednimi povezavami. Zgodbo o slovenski strokovni moči in moči našega znanja, da smo bili v stanju to zahtevno progo projektirati sami. Naši strokovnjaki so prevzeli nase odgovornost za to, da smo se danes lahko peljali po tej progi.»

Ministrica za infrastrukturo mag. Alenka Bratušek je izpostavila dosežek, ki je tudi v evropskem merilu nekaj



posebnega – projekt Drugi tir je ostal znotraj finančnih okvirjev, ki so bili zastavljeni leta 2019, ko je bil izdelan prvi investicijski program, kljub številnim izzivom, s katerimi se je bilo treba v tem obdobju spopasti in tudi znotraj časovnih okvirjev: »Danes slavimo velik uspeh naše države, zgodovinski dogodek ne le za Koper in Slovensko Istro, temveč za celotno Slovenijo. Drugi tir je mnogo več kot infrastrukturni dosežek. Pomeni boljšo dostopnost, hitrejšo poti in večjo prometno varnost. Predstavlja pomemben razvojni in povezovalni potencial za Slovenijo, za Luko Koper ter za zaledne države, ki z njo sodelujejo. S tem krepimo gospodarstvo Evropske unije.«

Matej Oset, generalni direktor 2TDK, je povedal, da je bila prva vožnja z vlakom izjemna ter da je upravičila ves vložen trud. Hkrati pa je okoliškim krajanom, ki so zadnja leta najbolj čutili vpliv gradbišč sporočil: »Krajan tega območja so izjemno potrpežljivi in razumevajoči. Njihovo sodelovanje in razumevanje zelo cenimo, zato si prizadevamo za rešitve, ki bodo čim bolj upoštevale njihove potrebe in kakovost življenja.«

Tudi direktor 2TDK Marko Brezigar je izpostavil pomembnost dogodka, saj se takšni projekti ne dogajajo pogosto, ne pri nas ne v Evropi. »V Evropi smo prepoznani kot primer dobre prakse, evropske institucije nas dajejo kot primer drugim državam in podjetjem, ki se lotevajo podobnih projektov, da se naj zgledujejo po našem projektu, kako je mogoče tudi zelo zahtevne infrastrukturne projekte voditi pregledno, odgovorno in učinkovito.«

Drugi tir Divača–Koper je popolnoma nova železniška proga, zasnovana z najsodobnejšimi tehničnimi in gradbenimi rešitvami. V večjem delu trase je zgrajen tir na togi podlagi, ki predstavlja napredno obliko železniške konstrukcije ter zagotavlja večjo stabilnost, manjše potrebe po vzdrževanju in daljšo življenjsko dobo infrastrukture. Po šestih letih gradnje – leta 2019 so se pričele graditi dostopne ceste, leta 2021 pa so se pričela glavna gradbena dela – se je danes simbolično zapeljal prvi vlak in s tem zaznamoval pomemben mejnik v razvoju slovenske železniške infrastrukture.



# Nova proga prinaša razvoj in varnost

S projektom Drugi tir bo slovensko gospodarstvo pridobilo pomemben razvojni zagon.

||||||| Tjaša Potisk Ančimer

Pospešil bo napredek občin ob trasi, obenem pa podjetjem, ki sodelujejo pri njegovi gradnji, zagotovil dragocene reference za pridobivanje prihodnjih poslov.

Trasa drugega tira se začne v Divači, občini, ki je že od nekdaj povezana z železnico. Županja občine Alenka Štručl Dovgan je na slavnostnem dogodku, ki je obeležil prevoznost proge, izpostavila, da je Divača z izgradnjo železnice Dunaj–Trst pred skoraj 170 leti postala pomembno prometno vozlišče, zdaj pa si podobnih pozitivnih učinkov na gospodarstvo obetajo tudi od izgradnje drugega tira. »Izgradnjo tega projekta smo podpirali že od samega začetka, saj se dobro zavedamo njegovega dolgoročnega pomena. Obenem pričakujemo, da bo nova železniška povezava pozitivno vplivala tudi na turizem in prispevala k večji prepoznavnosti naše občine. Pomembna pridobitev je tudi ta, da vlaki omogočajo prevoz koles, kar odpira nove možnosti za trajnostno mobilnost ter razvoj kolesarskega in izletniškega turizma.«

Pomen projekta za gospodarstvo je izpostavil tudi župan Mestne občine Koper Aleš Bržan. Proga se namreč zaključuje v mestu, kjer se nahaja edino slovensko mednarodno tovarno pristanišče – Luka Koper. Pozitivni učinki projekta Drugi tir za pristanišče so že dobro znani, župan pa je poudaril predvsem pomen nove proge za občane. Po njegovih besedah bodo koristi za lokalno skupnost še večje, ko bo do Kopra zgrajena tudi dvotirna povezava. »Umik tistega, kar danes povzroča slabšo kakovost bivanja, torej starega tira in njegova sprememba v kolesarsko stezo bodisi za turiste bodisi za rekreativce, zmanjšanje tveganja, da bi se karkoli zgodilo z našim dragocenim vodnim virom, zmanjšanje tveganja za požare – vse to pomeni bistveno izboljšanje kakovosti bivanja za vse tiste, ki danes živijo ob že malo zastareli progi.«

## Projekt je izjemen evropski dosežek

Jerneja Jug Jerše, vodja Predstavništva Evropske komisije v Sloveniji, je poudarila, da projekt predstavlja izjemen dosežek in jasen dokaz, kaj vse je mogoče doseči, ko se združijo inženirsko znanje, odločna volja ter evropska sredstva. Po njenih besedah je Evropska komisija projekt podprla, ker ima velik pomen za širši evropski prostor – kar dve tretjini tovora, ki prispe v Luko Koper, je namreč namenjenega državam srednje Evrope.

»Ta projekt je primer učinkovitega povezovanja različnih finančnih instrumentov. Slovenija je ena redkih držav članic, ki ji je iz Instrumenta za povezovanje Evrope uspelo pridobiti najvišji možni znesek podpore – več kot 780 milijonov evrov nepovratnih sredstev za projekte mobilnosti. Na ta način je Evropska komisija Sloveniji izkazala posebno zaupanje.«

## Priložnost za pridobitev referenc

Projekt Drugi tir je bil izjemno pomemben predvsem za gradbene in železniške izvajalce, saj so z njim pridobili dragocene reference, ki jim bodo pomagale pri pridobivanju novih poslov, tako doma kot v tujini. Na tehnično in organizacijsko zahtevnost projekta je opozoril Stojan Petrič, predsednik nadzornega sveta Kolektorja: »Na podlagi bogatih izkušenj je Kolektor pridobil reference, zaradi katerih verjamem, da smo edino slovensko podjetje na Zahodnem Balkanu, sposobno že jutri izpeljati vse projekte na tem območju.«

Opozoril je tudi na eno najpomembnejših stvari, ki jo ob razsežnosti projekta pogosto spregledamo – da je bil večletni projekt izpeljan brez večjih nesreč, kar je samo po sebi izjemen dosežek.

## Zaradi drugega tira bo na cestah 6000 tovornjakov manj

Dušan Mes, generalni direktor Slovenskih železnic, je spregovoril o tem, kako velik korak naprej drugi tir pomeni za železnice, tako na področju tovarnega kot potniškega prometa. Trenutno iz Luke Koper odpelje približno 100 vlakov na dan. »Z novim tirom se bo ta tovor podvojil, kar pomeni več kot 200 vlakov na dan in dodatnih 6000 kamionov, ki bodo s cest prešli na železnico,« pravi.

Drugi tir bo pomembno izboljšal tudi potniški promet – potovalni čas med Divačo in Koprom se bo skrajšal za pol ure, dnevne migracije bodo udobnejše, hkrati pa se bo dolgoročno zmanjšala obremenitev lokalnega okolja, saj nova proga v večji meri poteka mimo poseljenih naselij. Po besedah Mesa pa je največja pridobitev varnost. Spomnil je na nesrečo vlaka leta 2019, ko je izteklo več tisoč litrov kerozina, kar je ogrozilo vodni vir Rižane in poudarilo nujnost gradnje drugega tira. »Ko bo zgrajen dodatni tir, bo lokalno prebivalstvo manj obremenjeno s prehajanjem vlakov mimo hiš, kar dolgoročno rešuje ključne varnostne izzive,« je poudaril.

## Velik izziv, vreden truda

Delo izvajalcev je ves čas gradnje budno spremljal nadzorni inženir. Ta je odgovoren za nadzor, potrjevanje in vodenje izvedbe ter sprejemanje številnih tehničnih in pogodbenih odločitev. Marko Movrin iz družbe DRI, upravljanje investicij, ki je vodja nadzora na projektu, je povedal, da bo bili izzivi za inženirja tako veliki, kot je velik sam projekt. »Ključno je bilo, da smo znali vse nepredvidljive okoliščine, ki so se pojavljale tekom projekta, ustrezno obvladovati.« Priznal je, da je projekt tehnično in logistično zahteven: »Zagotovo smo na tem projektu spoznali, da uspeh ni odvisen od posameznika, temveč od ekipe in medsebojnega sodelovanja. Ob tem moram poudariti, da smo z ekipo, ki jo imam, resnično ponosni, da sodelujemo na tem projektu in da imamo podporo posloводства, ko je treba sprejemati težke odločitve.«



# Prva vožnja z vlakom od Divače do Kopra

Prva preizkusna vožnja vlaka med Divačo in Kopro je pomemben mejnik – je potrditev, da je proga, ki se je gradila zadnjih pet let, prevozna.

||||||| Tjaša Potisk Ančimer

Vožnje s prvim preizkusnim vlakom so se udeležili nekateri najvišji predstavniki države, predstavniki naročnika, inženirja ter direktorji podjetij, ki so gradila ta velik infrastrukturni projekt. Fotografije prikazujejo udeležence prve vožnje na železniški postaji Divača, kjer je z njihovih obrazov mogoče razbrati mnogo čustev: od pričakovanja, vznemirjenosti do veselja.

Peljali so se po novozgrajeni železniški progi, skozi okna preizkusnega vlaka so lahko videli lokacije, kjer so bila še do pred nedavnim gradbišča z več sto delavci. Pogledi na predore, viadukte in dele odprte trase so razkrivali razsežnost projekta ter trud, ki je bil vložen v njegovo uresničitev.

Besede teh, ki so vožnjo po novi progi izkusili, so bile podobne: vožnja je bila izjemna ter hkrati nabita s

čustvi. Strinjali so se tudi, da se je od Divače do Kopra zgradilo nekaj veličastnega – za sedanost in prihodnje generacije. Pri sestopu z vlaka so udeleženci izrazili predvsem zadovoljstvo, da je projekt skoraj zaključen. Vsi deležniki na projektu so sledili istemu cilju – da se čim hitreje zgradijo objekti na progi ter da se tiri uspešno položijo in povežejo v celoto, ki je omogočila prvo vožnjo preizkusnega vlaka ter potrdila prevoznost proge, kar predstavlja enega ključnih korakov na poti do njenega končnega zagona.

Vožnji preizkusnega vlaka je sledil slavnostni dogodek, ki je obeležil prevoznost proge med Divačo in Kopro ter poudaril njen pomen za razvoj države. Zbrane so nagovorili ključni akterji projekta, ki so izpostavili zahtevnost gradnje, sodelovanje številnih strokovnjakov ter strateško vrednost nove železniške povezave.

Dogodek se je zaključil s simbolno pospremitvijo preizkusnega vlaka, ki mu je znak za začetek vožnje dal predsednik vlade Robert Golob, s čimer se je začelo novo poglavje v zgodbi slovenskega železniškega prometa – poglavje večje zmogljivosti, zanesljivosti in povezljivosti z mednarodnim prostorom.





Če želi Evropa doseči svoje okoljske cilje, bo morala ustvariti pogoje, da se čim več logistike preseli na železnice.



**Dušan Mes**  
Generalni direktor, Slovenske železnice

# Železnica ima realen potencial, da postane hrbtenica logistike v regiji

Tjaša Potisk Ančimer

Dušan Mes,  
generalni direktor, Slovenske železnice

**Proga med Divačo in Koprom je z marcem postala prevozna, vi ste bili vedno mnenja, da je drugi tir nujno potreben. Kako v Slovenskih železnicah ocenjujete ta dosežek?**

Zagotovo bomo s tem tirom pridobili ogromno in veseli me, da je gradnja potekala praktično brez večjih zapletov ter v predvidenih rokih – in da bomo sodobno železniško povezavo dobili v razmeroma kratkem času. Od začetka gradnje do današnjega dne, ko je proga že prevozna, je minilo manj kot pet let. Če pogledamo širše, se je projekt drugega tira začel umeščati v prostor že sredi devetdesetih let, gradnja pa se je dejansko začela šele leta 2021. Različni postopki in birokratske ovire so projekt zavlekli za skoraj četrt stoletja. Povedano drugače: za načrtovanje smo potrebovali približno 25 let, za izvedbo projekta oziroma njegovo izgradnjo pa le pet let.

Lahko nam je žal, da tega nismo zgradili že prej, hkrati pa smo lahko zadovoljni, da projekt vendarle uresničujemo, saj je drugi tir življenjskega pomena za slovensko logistiko in nujen, če želimo ohraniti konkurenčnost enega ključnih gospodarskih stebrov države. Novi tir pomeni pomemben preskok – ne le v količini tovora, ki ga bomo lahko prepeljali, temveč tudi v kakovosti infrastrukture. Zgrajen je po sodobnih standardih in je nujen za količine tovora, ki jih danes prevažamo v Luko Koper in iz nje.

**Kaj teh 27 kilometrov pomeni za prihodnost slovenskega železniškega sistema?**

Zagotovo je to signal, da se slovensko železniško omrežje, ki je bilo ob drugih infrastrukturnih projektih v državi v zadnjih desetletjih nekoliko zapostavljeno, vendarle razvija. Za nas in za naše potnike je zelo pomembno, da bo novi tir Divača–Koper že zelo kmalu prinesel občutno skrajšanje potovalnih časov. Čas vožnje potniških vlakov na tem odseku se bo skrajšal za skoraj pol ure. S tem bo vožnja z vlakom z Obale v Ljubljano in obratno za potnike gotovo privlačnejša.

Ko govorimo o logistiki, je seveda ključnega pomena tudi povečanje kapacitet na progi, saj obstoječa enotirna proga že dolgo ne zadošča več dejanskim potrebam, kar omejuje prepustnost in zavira rast tovarnega prometa.

Ob tem obstaja še vidik, ki ga morda prereditko omenjamo, pa je prav tako zelo pomemben: glavna tovarna, ki danes poteka po obstoječem starem tiru, se bo preusmerila na novo progo. Sedanja proga namreč poteka skozi zelo občutljivo naravno okolje in tudi mimo stanovanjskih območij, zato bo nova infrastruktura pomembno prispevala tudi k razbremenitvi prostora.

**Kakšne konkretne izboljšave v pretočnosti pričakujete po odprtju drugega tira, ko bo po njem stekel tudi redni tovarni in potniški promet?**

Zelo konkretno: z novim tirom se bo zmogljivost na tej trasi povečala na 212 vlakov dnevno, kar v praksi pomeni, da bomo lahko letno prepeljali približno 28 do 30 milijonov ton tovora. Za primerjavo – danes se po tej progi prepelje približno polovica te količine, torej med 14 in 15 milijonov ton tovora. Če pogledamo še, kaj to pomeni v smislu razbremenitve cest – na račun dodatnega tovora, ki ga bomo lahko prepeljali po železnici, bo po avtocesti peljalo 6000 tovarnjakov manj.

Ko bomo zgradili še vzporedni tir, pridobitev še večja. Takrat bi lahko obstoječi tir dodatno razbremenili ali ga uporabljali drugače, skupne kapacitete pa bi se lahko povečale na približno 37 oziroma celo do 40 milijonov ton letno. To bi bila velika sprememba v primerjavi z današnjim stanjem. Poleg tega bi lahko seveda s tem hkrati uvedli tudi bistveno večje število potniških vlakov. Zato je smiselno, da se drugi tir zgradi čim prej, saj je večina objektov že danes pripravljena na dvotirnost.

**Kako se Slovenske železnice pripravljajo na povečanje kapacitet in rast obsega prevozov?**

Na področju logistike želimo razvoj usmeriti predvsem v digitalizacijo in avtomatizacijo procesov, pri čemer verjamem, da je za to nujno tudi sočasno vlaganje v modernizacijo voznega parka. V tovarnem prometu smo zato že vložili približno 150 milijonov evrov v nakup 30 večsistemskih električnih lokomotiv, ki jih bo proizvajalec predvidoma dobavil v prihodnjih dveh letih. S tem bomo izboljšali kakovost storitev, znižali stroške poslovanja ter povečali kapacitete in se lažje prilagajali vsakokratnim razmeram, kar je ključno za konkurenčnost na odprtem trgu, kjer danes deluje več prevoznikov.

Slovenske železnice v zadnjih letih res ogromno vlagamo v modernizacijo voznega parka. Če dam zelo konkreten primer: še pred petimi leti je bila povprečna starost potniških garnitur več kot 40 let, danes pa je skoraj za



polovico nižja. Prav na začetku tega meseca je v Slovenijo prispela še zadnja naročena Stadlerjeva garnitura, s čimer smo zaključili prevzem vseh novih dizelmotornih garnitur za regionalni promet. Skupaj smo kupili 72 novih sodobnih potniških garnitur, stare pa postopoma umikamo iz prometa. Decembra smo podpisali tudi pogodbo za nabavo 20 novih potniških vagonov za mednarodni promet ter štirih večsistemskih lokomotiv, s čimer dodatno krepimo zmogljivosti in kakovost čezmejnih povezav.

Ob tem nadaljujemo še pomembna vlaganja v posodobitev mehanizacije za vzdrževanje javne železniške infrastrukture. Celoten projekt modernizacije je ocenjen na približno 135 milijonov evrov. Ravno v začetku marca smo z italijanskimi partnerji podpisali pogodbi za dobavo 21 progovnih vozil, ki bodo omogočila hitrejšo in natančnejšo izvajanje del na železniškem omrežju.

### **Menite, da bo drugi tir pripomogel tudi k zmanjšanju prometa na slovenskih avtocestah?**

Železnica ima gotovo realen potencial, da postane hrbtenica logistike v regiji, vendar le ob hkratnih vlaganjih v infrastrukturo, vozna sredstva in boljše meddržavno usklajevanje. Z izgradnjo novega odseka Divača–Koper železniški promet postaja privlačnejša izbira tako za potnike kot za prevoznike, tudi v tovornem prometu, zato bo drugi tir gotovo prispeval k postopnemu preusmerjanju prometa s cest na železnico.

Vseeno bo dolgoročna vloga železnice kot hrbtenice logistike v veliki meri odvisna tudi od širše evropske prometne politike – predvsem od tega, ali bo Evropa dejansko ustvarila pogoje za prenos tovora s cest na železnice. Če želi Evropa doseči svoje okoljske cilje, bo morala ustvariti pogoje, da se čim več logistike preseli na železnice. Brez sistemskih ukrepov, ki bi uravnotežili pogoje med cestnim in železniškim prometom, železnica težko postane povsem konkurenčna cestam, kljub očitnemu strateškemu potencialu. Tudi sicer se moramo zavedati, da je za državo dolgoročno ceneje in bolj smiselno vlagati v učinkovito železnico kot reševati težave, ki nastajajo z vse bolj obremenjenimi cestami.

**Glavni partner pri železniških delih je bilo slovensko podjetje ŽGP, vaša hčerinska družba. Kako pomembno je za slovenski projekt, da na njem sodelujejo slovenska podjetja, ki pridobijo reference za nadaljnje posle?**



Zagotovo je projekt izgradnje drugega tira nov dokaz, da smo v Sloveniji z domačim znanjem, z domačimi inženirji in izvajalci sposobni izpeljati velike in zelo zahtevne projekte. Moram reči, da sem tudi sam ponosen, da je ekipa ŽGP še enkrat več pokazala, koliko znanja premore, in da imamo – nenazadnje – v naših vrstah res izjemen kader z izkušnjami za izvedbo najzahtevnejših železniških projektov. Prav tako menim, da je bil ŽGP ključen partner, ki je pomembno prispeval k temu, da je bil drugi tir zgrajen tako hitro in v skladu s časovnico. Seveda pa smo se ob tem naučili tudi kaj novega, kar nam bo – upam in verjamem – prišlo prav pri drugih velikih razvojnih projektih v državi, ki so še pred nami.

### **ŽGP je drugi tir gradil v veliki meri z razmeroma novo tehnologijo v Sloveniji – tirom na togi podlagi. Kaj je prednost tega tira in kakšne prednosti pričakujete v fazi obratovanja?**

Sistem prinaša kar nekaj prednosti. Je izjemno varen in omogoča dolgoročno smerno stabilnost proge ob razmeroma ugodnih stroških gradnje ter nizkih stroških vzdrževanja. Ker pri vzdrževanju ne potrebujemo daljših zapor proge, lahko zagotavljamo tudi visoke frekvence prevozov težkih tovornih kompozicij in potniških vlakov, ob tem pa nastaja tudi manj hrupa. Naj povem, da je ŽGP tire na togi že vgrajeval, in sicer pred leti pri nadgradnji železniške proge na odseku Maribor–Pesnica, takrat v dolžini približno 2,5 kilometra. Tokrat gradimo precej daljši odsek. Izbrali smo sistem RHEDA 2000, ki sodi med najpogosteje uporabljene tirne sisteme brez tirne grede na svetu.

### **Kateri so drugi ključni projekti na Slovenskih železnicah, ki se trenutno odvijajo?**

Slovenija v zadnjem obdobju veliko vlaga v obnovo in širjenje železniškega omrežja. Ne le na primorskem delu omrežja, tudi na drugih odsekih javne železniške infrastrukture že spremljamo pomembne posodobitve, ki bodo občutno povečale pretočnost slovenskega železniškega omrežja in konkurenčnost slovenske logistične poti. Država je že precej daleč s projektom dvotirnosti do Kranja, gradi se tudi nova postaja Jesenice, ki bo omogočila boljše vodenje prometa in hitrejšo izmenjavo vlakov z Avstrijo.

Ta hip zagotovo eden najbolj zanimivih projektov za nas in za širšo javnost je tudi težko pričakovana izgradnja novega Potniškega centra v Ljubljani. Tik ob novi železniški postaji, ki iz dneva v dan raste in naj bi bila predvidoma zaključena že letos, bo zrasla tudi nova avtobusna postaja – gre za v celoti naš projekt, torej projekt Slovenskih železnic. Če se postopki ne bodo bistveno podaljšali, pričakujemo, da bo severni terminal nove avtobusne postaje v Ljubljani dokončan leta 2028.

Zmogljivosti novega potniškega centra bodo bistveno večje od sedanjih, saj bomo z nadgradnjo praktično podvojili pretočnost – prek vozlišča bo lahko peljalo približno 1.000 vlakov dnevno. Če povem drugače: če je doslej postaja sprejela približno 70.000 potnikov na dan, jih bo lahko v prihodnje okoli 150.000. Gre za sodoben železniški terminal, ki bo postal osrednje središče mobilnosti v Sloveniji.

Naslednji korak, ki bi moral slediti odprtju novega Potniškega centra v Ljubljani, bi moral biti – po mojem

mnenju – da tovorni promet čim prej umaknemo iz središča prestolnice. Ljubljana je namreč eno redkih glavnih mest v Evropi, skozi katero še vedno poteka železniški tovorni promet. Ponovna ureditev obvoznice oziroma t. i. Tivolskega loka je s tega vidika pomembna in smiselna vmesna rešitev. Gre za razmeroma majhno investicijo, ki lahko v precej krajšem času izboljša pretočnost prometa v ljubljanskem železniškem vozlišču – vsaj do uresničitve dolgoročnih, precej zahtevnejših infrastrukturnih projektov, na primer ureditve povezave, ki bi z razcepom že pri Brezovici tovorni promet usmerila proti Gorenjski.

### Kako vidite prihodnost Slovenskih železnic?

Prepričan sem, da je zelo svetla! Potniški promet pri nas že nekaj let zapored beleži rast števila prepeljanih potnikov. Lani smo denimo dosegli celo najboljše rezultate v zgodovini samostojne države – z nami je potovalo kar 20,9 milijona potnikov oziroma 25 odstotkov več kot leto prej. Rekordno število potnikov potrjuje, da naši vlaki postajajo vse bolj privlačna izbira za vsakodnevna potovanja. Uspeh je še toliko večji, če vemo, da smo te rekorde dosegali v času, ko nam zaradi obsežnih infrastrukturnih posegov delo otežujejo številne omejitve in zapore na progah.

Tudi tovorni promet kljub upadu evropske industrijske proizvodnje posluje uspešno, slovenska logistika pa



še naprej ohranja svojo vlogo ključne povezave med severnim Jadranom in Srednjo Evropo. Verjamem, da bomo z nadaljnimi vlaganji v infrastrukturo to vlogo v prihodnje le še krepili.

## GRADNJA DRUGEGA TIRA

# Zaključna faza drugega tira: Sistemi za varno in zanesljivo obratovanje

Projekt Drugi tir poteka v treh zaporednih sklopih. Sklop 1 je obsegal glavna gradbena dela med Divačo in Črnim Kalom, Sklop 2 gradnjo predorov in viaduktov od Črnega Kala do Kopra, Sklop 3 pa gradnjo železniške infrastrukture in predorskih sistemov, ki omogočajo varno in zanesljivo obratovanje proge ter učinkovito ukrepanje ob nesrečah. Gre za ključno fazo, saj brez vgrajenih sistemov proga ne more delovati.

**Peter Pušnik**

Družba 2TDK je izvajalca za Sklop 3 izbrala na javnem razpisu, pogodba pa je bila podpisana septembra 2023. Dela vključujejo izgradnjo zgornjega ustroja proge (tiri), elektro- in strojne sisteme, elektronapajalno postajo Črni Kal, tri transformatorske postaje ter kabelsko infrastrukturo. V času pisanja tega prispevka so tirne naprave že dokončane in so se že izvajale preizkusne vožnje med Divačo in Koprom. Potekajo intenzivna dela pri vgradnji elektro in strojne opreme na celotni trasi drugega tira.

Približno 85 % proge je izvedene na togi podlagi, predvsem v predorih in na viaduktih, Preostali del ima vgrajen klasični tir na gredi.

### Elektro in strojna oprema ter varnostna razsvetljava in prezračevanje

Elektro sistemi vključujejo vozno omrežje, napajanje iz 110 kV omrežja, transformatorske postaje, razsvetljava, videonadzor, komunikacijske sisteme ter daljinsko vodenje (SCADA). Strojni sistemi zajemajo predvsem prezračevanje predorov v primerih nesreč in tehničnih prostorov. Poseben poudarek je na varnosti: evakuacijske poti z osvetljenimi ročaji, sistemi za obveščanje, radijske zveze (ZARE, TETRA, GSM-R) ter videonadzor omogočajo hitro in učinkovito ukrepanje. Nadzor vseh sistemov bo potekal iz centra vodenja prometa v Postojni, kjer bo vzpostavljen poseben nadzorni center za predore. Komunikacijska omrežja so zasnovana na način, da ob morebitnem izpadu enega dela sistema, drugi sistemi še naprej delujejo.

Za napajanje je predvidenih 45 transformatorskih postaj, sistem pa je zasnovan z dvema neodvisnima viroma električne energije. Ključni varnostni sistemi imajo tudi brezprekinitveno napajanje, ki omogoča še vsaj 90-minutno obratovanje ob izpadu vseh napajalnih virov iz javnega omrežja.

Pomemben element varnosti je razsvetljava: v predorih so vgrajeni sistemi varnostne in zasilne razsvetljave, ki se aktivirajo daljinsko ali ročno.

Prezračevanje je posebej zasnovano za primer požara – z zmogljivimi ventilatorji se v daljših predorih preprečuje širjenje dima in omogoča varno evakuacijo. Najdaljša predora (T1 in T2) imata centralni prezračevalni sistem, kar predstavlja novost v Sloveniji in nas uvršča med države z visoko stopnjo zagotavljanja varnosti za potnike.

Ob instalacijah za varnostno prezračevanje so v predorih vgrajene še instalacije za prezračevanje, hlajenje in ogrevanje tehničnih prostorov v prečnikih in zunanjih transformatorskih postajah.

Opisani sistemi so večinoma vgrajeni na odseku od Črnega Kala do Kopra, oprema se vgrajuje tudi na prvem odseku v predorih T1 in T2. Vozno omrežje še nima vgrajenega voznega voda, sicer so postavljeni vsi nosilci voznega omrežja v predorih in drogovi voznega omrežja. V predorih so vgrajeni sevalni kabli za radijske sisteme, kabli za zagotavljanje napajanja z električno energijo in razsvetljave, v predorih so ob evakuacijskih poteh vgrajeni varnostni ročaji z LED razsvetljavo, videonadzorni sistemi in komunikacijski sistemi. V tehničnih prostorih, ki so v samostojnih objektih ob odprti trasi ali v prečnikih, se poleg naštetih sistemov vgrajuje strojna oprema za prezračevanje in klimatizacijo.

### Vozno omrežje in signalvarnostne naprave

Proga je elektrificirana z napetostjo 3 kV, napajanje pa zagotavljajo obstoječe (Divača in Dekani) in nova

elektronapajalna postaja Črni Kal. Sistem omogoča napajanje potniškimi in tovornimi vlakovi v vseh kombinacijah, tudi vožnjo težkih tovornih vlakov (nad 2200 ton) v zahtevnih pogojih. Elektronapajalna postaja Črni Kal je že izveden samostojen objekt na platoju predora T2 v Črnem Kalu, ki se ga električno napaja iz 110 kV visokonapetostnega daljnovođa. Za priklop na daljnovođ smo zgradili dva daljnovođna stebra, ki sta preko stikališča povezana na transformator in nato na usmerniško skupino za zagotavljanje električne napetosti 3 kV.

Vgradile se bodo tudi signalnovarnostne naprave (ETCS), ki povečujejo varnost in prepustnost proge ter omogočajo sodobno in zanesljivo obratovanje ter upravljanje železniškega prometa.

### Evropske zahteve

Zahteva za tako kompleksno opremljene predore izhaja iz evropske zakonodaje, zasnova pa sledi izdelanim varnostnim konceptom predorov in študijam požarne varnosti.

Sklop 3 torej ne predstavlja zgolj tirov, voznega omrežja in drugih železniških sistemov za zagotavljanje prevoznosti vlakov, temveč celovit sistem, ki poleg infrastrukture vključuje vse ključne tehnologije za varno obratovanje, nadzor in reševanje v predorih.

Gre za eno najzahtevnejših faz projekta, ki Slovenijo umešča med države z visoko razvitimi in varnimi železniškimi sistemi.

*\* Članek je pripravljen na podlagi prispevka – Sistemi za zanesljivo in varno obratovanje drugega tira, objavljenega v monografiji Projekt Drugi tir, dvotirna proga Divača–Koper.*





## Tiri na drugem tiru

Glede na značilnosti trase nove proge Divača–Koper, konfiguracijo terena ter številne predore in viadukte je bila že v fazi zasnove sprejeta odločitev, da bo večina nove proge izvedena kot tir na togi podlagi in ne kot klasični tir na gramozni gredi.

||||||| Marjan Zaletelj

Nova proga namreč večinoma poteka skozi sedem predorov in tri viadukte, ki skupaj predstavljajo kar 85 % njene dolžine. Ti objekti s svojo betonsko konstrukcijo predstavljajo primerno in stabilno podlago za izvedbo t. i. tira na togi podlagi, ki zahteva čvrsto in homogeno osnovo.

Na krajših odsekih na obeh koncih proge, kjer se nova proga priključuje na obstoječe železniško omrežje pri Divači in Koprju, je izveden tir na gramozni gredi. Skupna dolžina teh odsekov znaša približno 2,7 kilometra – 2,1 kilometra pri Divači in 0,6 kilometra pri Koprju. Takšen sistem je v slovenskem železniškem omrežju dobro poznan in se pogosto uporablja pri obnovah in nadgradnjah prog.

### O tiru na togi podlagi

Tir na togi podlagi so začeli sistematično razvijati v 60. in 70. letih prejšnjega stoletja predvsem v Nemčiji, Avstriji in Švici. V Evropi se za to vrsto zgornjega ustroja uporabljata izraza »Feste Fahrbahn« ali »slab track«. Obstaja več različnih konstrukcijskih sistemov, med drugim z

betonskimi pragovi na nosilni podlagi, z monolitnimi prefabriciranimi elementi ali z vbetoniranimi bi-bloki.

V Sloveniji je bil tir na togi podlagi prvič uporabljen pred približno petnajstimi leti pri sanaciji predorov Križiški, Ležeški in Jurgovski na progi Ljubljana–Sežana ter kasneje pri gradnji predora Pekel pri Mariboru. Posebnost izvedbe tira na togi podlagi na projektu Drugi tir pa je v njegovi dolžini, saj je tir izveden neprekinjeno v dolžini približno 23,2 kilometra, od začetka pred prvim predorom pri Divači do platoja za zadnjim predorom na koprski strani.

Glavne prednosti tega sistema so dolga življenjska doba, ki presega 60 let, nižji stroški vzdrževanja in manjše potrebe po zaporah proge zaradi vzdrževalnih del. Slabosti v primerjavi s tirom na gramozni gredi pa so predvsem zahtevnejša sanacija po izrednih dogodkih, počasnejša izvedba ter višji začetni investicijski stroški.

### Projektiranje in izbor konstrukcije

V fazi projektiranja je bilo preučeni več evropskih sistemov tira na togi podlagi, ki so tudi najbolj razširjeni, med drugim ÖBB PORR, RHEDA 2000, RAILTECH, Max Bögl in EDILON SEDRA. Po tehničnih analizah sta v ožji izbor prišla sistema RHEDA 2000 in ÖBB PORR. Projektna dokumentacija je sprva predvidela sistem ÖBB PORR, vendar je razpisna dokumentacija ponudnikom omogočala tudi predlaganje drugih ustreznih rešitev.

Izbrani izvajalec del po pogodbi za »železniške in predorske sisteme« je predlagal sistem RHEDA 2000 nemškega proizvajalca PCM RAILONE AG. Naročnik je pred potrditvijo preveril tehnično dokumentacijo ter pridobil dodatna strokovna mnenja projektanta in strokovnjakov Deutsche Bahn. Po vseh preveritvah je bilo ugotovljeno, da sistem izpolnjuje vse tehnične zahteve projekta. Sistem

RHEDA 2000 tudi prednjači po skupni dolžini vgradnje po evropskih železnicah.

### Izvedba

Pred začetkom del na trasi so bila na gradbiščni deponiji v Dekanih izvedena testna polja za odprto traso, predor in viadukt, s katerimi so se preverile posebnosti vgradnje. Dela na projektu so se začela novembra 2024, z vgradnjo tira v predoru T8. Pri izvedbi se je uporabljala metoda »od zgoraj navzdol«, pri kateri se vsi elementi tira pred betoniranjem postavijo na posebna stojala, pri čemer je potrebna milimetrska natančnost položaja tirnic.

Zadnji odsek tira na togi podlagi, od portala predora T2 Koper do viadukta Gabrovica, je bil zabetoniran v februarju 2026.

### Sistem za ublažitev hrupa in vibracij

Na nekaterih odsekih v predorih T1 in T8 je bil zaradi bližine naselij vgrajen tudi sistem za ublažitev hrupa in vibracij (MSS – Mass-Spring System). Po izvedenih meritvah z napravo VibroScan je bilo namreč ugotovljeno, da bi na določenih lokacijah lahko prišlo do preseganja mejnih vrednosti sekundarnega hrupa, zato je bil v konstrukcijo vgrajen poseben poliuretanski material različnih debelin, ki zmanjšuje prenos vibracij.



Sistem RHEDA 2000 je eden najbolj razširjenih sistemov tira na togi podlagi v Evropi, zlasti v Nemčiji, kjer je bil tudi razvit. V Sloveniji pa je ta sistem prvič vgrajen prav na novi železniški progi od Divače do Kopra.

*\* Članek je pripravljen na podlagi prispevka – Tiri na drugem tiru, objavljenega v monografiji Projekt Drugi tir, dvotirna proga Divača–Koper.*

# Pripravljalne aktivnosti na izgradnjo levega vzporednega tira Divača–Koper v polnem teku

Projekt izgradnje levega vzporednega tira na odseku Divača–Koper predstavlja eno ključnih infrastrukturnih naložb za nadaljnjo krepitev železniške povezave med notranjostjo države in pristaniščem.

Matija Vižin

V letu 2025 in začetku 2026 so se pripravljalne aktivnosti projekta izrazito okrepile ter prešle v intenzivno fazo tehnične, organizacijske in administrativne priprave. Gre za strateško nadaljevanje nadgradnje železniške proge, ki bo z vzpostavitvijo vzporednega levega tira bistveno povečala zmogljivost, varnost in zanesljivost prometa na tem mednarodno pomembnem koridorju.

Do danes so bile zaključene geodetske odmere, postopki odkupa zemljišč potekajo intenzivno ter vključujejo cennitve, pripravo ponudb, sklepanja kupoprodajnih pogodb in ostale aktivnosti, potrebne za pridobitev dokumentov pravice graditi.

Zelo pomemben segment pripravljalnih del za levi vzporedni tir je priprava projektne dokumentacije, ki poteka

skladno s potrjenim terminskim planom z rednimi tedenskimi koordinacijami. Pogodbeni projektanti v partnerstvu družb ELEA iC, d. o. o. (vodilni partner), IRGO Consulting, d. o. o. in SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana, d. d. (partnerja) skupaj z nominiranimi podizvajalci skladno s predvidenim terminskim planom pripravljajo in usklajujejo DGD (dokumentacijo za pridobitev gradbenega dovoljenja), izvajajo presojo vplivov na okolje s Poročilom o vplivih projekta na okolje (PVO) in istočasno pripravljajo vsebine PZI (projekt za izvedbo). Za projekt vzporednega levega tira bo izpeljan integralni postopek pridobivanja gradbenega dovoljenja. Zaključen je postopek predhodne informacije za poročilo o vplivih na okolje (PVO). V pripravi so elaborati kot sestavni del PZI z vsebinami, ki so potrebne za izdelavo poročila vplivov na okolje (PVO), vključujoč čezmejno presojo zaradi bližine meje z Italijo.

Celotna projektna dokumentacija se pripravlja v BIM okolju, kar omogoča izboljšano koordinacijo, sprotne preverjanje tehničnih rešitev in zmanjševanje neskladij. Sočasno se pripravljajo, pregledujejo in usklajujejo tehnične specifikacije za gradnjo, ki določajo zahteve, standarde, materiale, tehnološke postopke in kontrolne mehanizme ter predstavljajo ključni temelj za prihodnjo razpisno dokumentacijo za gradnjo in samo gradnjo. Na terenu



istočasno potekajo geološko-geotehnične in hidrogeološke (GGHG) meritve za potrebe projektiranja.

Ključna prednost projekta levega vzporednega tira je, da se pripravljalne aktivnosti izvajajo vzporedno z izgradnjo desnega tira, kar omogoča neposreden prenos izkušenj, preverjenih rešitev in optimizacij na levi tir. Takšen sinergijski pristop zmanjšuje tveganja, skrajšuje čas odziva in izboljšuje kakovost izvedbe vseh faz projekta.

V okviru javnih naročil za pridobitev izvajalca pripravljanih del se izvajajo postopki za izbor izvajalca za BIM nadzornika ter za strokovni pregled (recenzija in revizija) dokumentacije DGD in PZI, ki bo zagotovil neodvisno preverjanje skladnosti projektnih rešitev. Namen strokovnega pregleda je povečati kakovost in pravilnost projektnih rešitev ter doseganje kakovosti izdelane projektne dokumentacije, ustvariti natančnost ocenjene vrednosti investicije ter popisov del in oceno količin, povečati zanesljivost gradnje ter stopnjo varnosti.

V okviru nadzora nad BIM procesom mora BIM nadzornik izvajati kontrolo celotnega projekta v času projektiranja, tj. izvajati kontrolo nad celotnim BIM modelom in vsemi ostalimi produkti (vhodne datoteke za izdelavo 4D/5D-modela, tj. terminski plan s kriteriji povezav gradnikov do aktivnosti, popis del s kriteriji povezav gradnikov do postavk ...). BIM nadzornik je odgovoren za tehnično in vsebinsko pravilnost celotnega BIM modela.

Ker bo gradnja levega tira potekala ob desnem tiru v fazi obratovanja, bo moral projektant za levi tir izdelati natančen elaborat tehnologije in faze izvajanja del. Potrebno bo upoštevati vozni red vlakov na sosednjem desnem tiru v primeru, da bi bilo treba progo za krajši čas zapreti. Vse morebitne delne ali popolne zapore bo potrebno prijaviti tri leta prej, saj bo drugi tir mednarodna proga.

Razpis za glavna gradbena dela bo objavljen po pridobitvi integralnega gradbenega dovoljenja in izdelani PZI projektni dokumentaciji, ki bo omogočila pripravo natančnih tehničnih zahtev, popisov del in vseh potrebnih podlag za izbor izvajalca. Pred začetkom gradbenih del je potrebno vzporedno z ostalimi aktivnostmi izvesti še javno naročilo za arheološke raziskave in izkopavanja, s katerimi bomo zagotovili zaščito kulturne dediščine na trasi nove železniške proge, za katero vemo, da obstaja na podlagi že predhodno izvedenih arheoloških raziskav.

Postopki javnega naročanja potekajo skladno z Zakonom o javnem naročanju (ZJN 3), ki vključujejo objave v sistemu eJN in na portalu TED s sprotno obravnavo vprašanj ponudnikov. Po oddaji ponudb sledijo strokovne presoje usposobljenosti, pravno varstvo pred DKOM ter podpis pogodb po pravnomočnosti odločitev.

Konzultantske (svetovalne) storitve za vzporedni levi tir izvaja podjetje DRI, d. o. o., in sicer konzultantske storitve pri odkupih zemljišč (sodelovanje pri geodetskih postopkih in odkupih zemljišč), konzultantske storitve pri projektiranju (sodelovanje pri vseh koordinacijah s projektanti in vseh aktivnostih v okviru projektantske pogodbe) ter konzultantske storitve pri pripravi javnega naročila za BIM nadzornika (sodelovanje pri pripravi tehničnih specifikacij s članom komisije).

Skupen napredek potrjuje, da projekt levega tira Divača-Koper vstopa v ključno fazo tehnične in organizacijske priprave, v kateri so sprotne izdelava dokumentacije, BIM pristop, tehnične specifikacije in prenos izkušenj z desnega tira ključni elementi za uspešno izvedbo prihajajočih glavnih gradbenih del za izgradnjo levega vzporednega tira.

# Novelacija investicijskega programa za projekt Drugi tir Divača–Koper (NIP3)

V oktobru 2025 je bila izdelana tretja novelacija investicijskega programa (NIP3) za projekt izgradnje drugega tira železniške proge Divača–Koper.

Ahac Kobal

NIP3 nadgrajuje in posodablja predhodni investicijski program in njegovi dve novelaciji. Namen NIP3 je bil zagotoviti ažuren in celovit pregled nad razvojem projekta »Drugi tir Divača–Koper«. Glavni razlogi za izdelavo NIP3 so bili posodobitev prometnih napovedi, spremenjen terminski plan izvedbe projekta in spremembe v virih financiranja.

Ugotovljeno je bilo namreč, da predhodni dokument NIP2 vsebuje starejše podatke prometnih napovedi, ki se razlikujejo od dejanskih oz. zadnjih napovedi in strateških dokumentov Luke Koper. Preveriti in novelirati je bilo potrebno napovedi pretovora, modal split med cesto in železnico, saj imajo ti elementi pomemben vpliv na izračun stroškov oz. koristi v ekonomski analizi. Rezultati prometne analize so pokazali, da bi se na odseku med Divačo in Koprom v letu 2060 prepeljalo 27,1 mio ton tovara, kar je bistveno več kot v scenariju obstoječe proge (12,5 mio ton). Hkrati pa so rezultati pokazali, da se bo brez dvotirne proge Divača–Koper leta 2060 delež tovara, prepeljanega po železnici, zmanjšal iz obstoječih 55 % na 33 %, kar bi negativno vplivalo na obremenjenost avtocestnega omrežja, tako z vidika prepustnosti kot povečanja emisij. Po scenariju z dvotirno progo pa bo v prihodnje pričakovani delež prepeljanega tovara na železnici okoli 60 %.

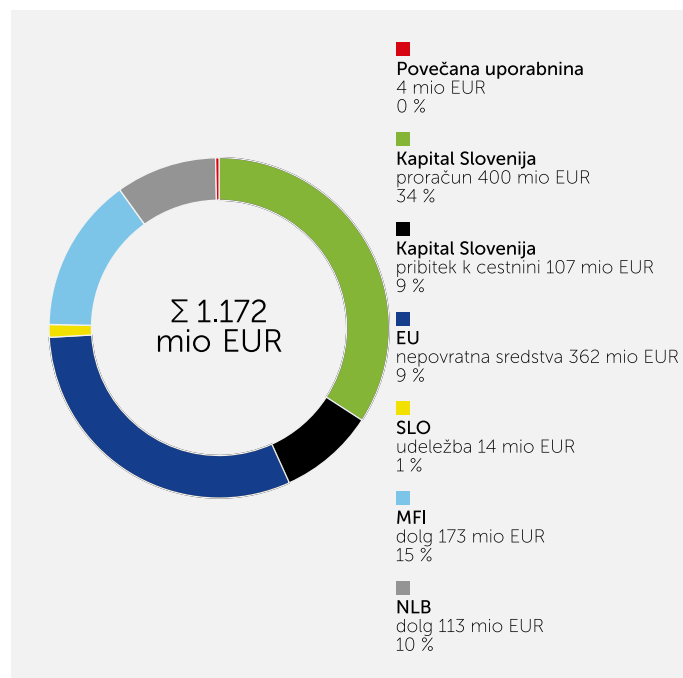
Drugi pomemben razlog za NIP3 so predstavljali časovni zamiki pri izvedbi projekta, glede na predhodni investicijski dokument – NIP2, saj se bo projekt po novi časovnici zaključil pol leta kasneje, to je konec leta 2026. Ključni razlogi za časovne zamike predstavljajo: zamik zaključka del izgradnje premostitvenih objektov Glinščica; kraški pojavi in ostale geološke in hidrološke spremembe; kompleksnost usklajevanja sočasnosti izvedbe del po več pogodbah; poslabšanje finančnega stanja tujega partnerja izvajalca na odseku 1 in 2; sanacija plazenja hribine v dolini Glinščice.

Tretji razlog pa predstavljajo nova EU sredstva, ki jih je družba prejela v letu 2025, preko razpisa Instrumenta za povezovanje Evrope CEF 2024, v višini 156 milijonov EUR. Pridobljena nepovratna evropska sredstva predstavljajo pomembno finančno razbremenitev projekta ter zagotavljajo pogoje za njegovo kakovostno, sodobno in tehnološko napredno izvedbo. Družba 2TDK je tako pridobila 101

mio EUR nepovratnih evropskih sredstev več, kot je bilo predvideno v NIP2.

Po NIP3 skupna investicijska vrednost projekta »Drugi tir Divača–Koper« znaša 1.074 mio EUR (brez DDV) po stalnih cenah oziroma 1.109 mio EUR (brez DDV) po tekočih cenah.

Projekt je financiran s kombinacijo različnih finančnih instrumentov, vključno s kapitalskim vložkom RS, nepovratnimi sredstvi EU in bančnimi posojili. Skoraj polovico financiranja predstavlja vložek države, in sicer 507 mio EUR. Osnovni kapitalski vložek Slovenije znaša 400 mio EUR, dodatni kapital pa bo Slovenija zagotovila s pobranim Pribitkom k cestnini, ki ga vsako leto vložki v kapital 2TDK (107 mio EUR). Podpora EU v skupni vrednosti 362 mio EUR zajema različna nepovratna sredstva za investicijske projekte v prometnem sektorju. Nazadnje je družba uspešno pridobila nepovratna sredstva CEF 2024 v skupni višini 156 mio EUR. Preostanek financiranja predstavljajo posojila ter povečana uporabnina v času gradnje.



Slika: Viri financiranja v tekočih cenah (v mio EUR)  
Vir: KF Finance na podlagi podatkov 2TDK

Izračun ekonomske neto sedanje vrednosti (ENSV) kaže, da je projekt z ekonomskega stališča zaželen, saj prinaša pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednost ENSV v višini 816 mio EUR, ekonomsko stopnjo donosnosti 10,23 % in ekonomsko razmerje koristi/stroškov v višini 4,95.

Zgornji tekst je izdelan na osnovi NIP3, ki je dostopen na <https://drugitir.si/pomembni-dokumenti>.



## Peter Pušnik

Vodja projekta | 2TDK, Družba za razvoj projekta

Peter Pušnik je univerzitetni diplomirani inženir elektrotehnike, ki je svojo celotno poklicno pot posvetil železnici. Kot študent je prejel kadrovsko štipendijo Slovenskih železnic za smer telekomunikacij, kjer je nato delal naslednjih 18 let. Sprva se je ukvarjal s trženjem prostih kapacitet, nato pa ga je pot vodila vse bližje jedru železniškega sistema – k načrtovanju, vzdrževanju in sodelovanju pri investicijah. Sodeloval je pri številnih nadgradnjah in večjih projektih, svojo strokovno pot pa je zaokrožil kot koordinator za telekomunikacijsko področje na ravni celotne Slovenije.

V družbi 2TDK se je zaposlil septembra 2019, v času priprave projektne dokumentacije za izvedbo (PZI). To je bil čas, ko so se temelji projekta Drugi tir šele postavljali, hkrati pa so se začeli pripravljati prvi razpisi, pri katerih je aktivno sodeloval v številnih komisijah javnih naročil. Kot pravi sam: »Osebn izziv vsakega železničarja je, da sodeluje pri gradnji nove proge. To je redka priložnost – na železnici največkrat obnavljaš obstoječe proge, redko pa ustvariš nekaj povsem novega. Ko obnavljaš, je tvoje delo bolj

ali manj skrito, pri gradnji nove proge pa so dosežki vsem vidni.«

Svojo pot na 2TDK je začel kot samostojni strokovni sodelavec za signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave, junija 2025 pa je postal vodja projekta za Sklop 3. Sklop 3, ki obsega železniške in predorske sisteme, je prevzel v najintenzivnejši fazi, ko so se gradili tiri in se je začela montaža elektrostrojne opreme. »Kot vodja projekta imam pogled na celoto,« pravi, »in prav ta širina omogoča, da so odločitve lažje, čeprav izzivov ne manjka. Gradimo nekaj novega, kjer ustaljenih pravil pogosto ni.«

Čeprav se projekt desnega tira bliža zaključku, ga to ne ustavlja – nasprotno. Z optimizmom zre v naslednje poglavje, izgradnjo vzporednega levega tira. V njem vidi priložnost, da izkušnje, pridobljene v letih intenzivnega dela, zaživijo v novi obliki. »Pomembno mi je, da se zgodba tukaj ne konča. Skupaj s sodelavci smo pridobili neprecenljive izkušnje – od usklajevanja številnih izvajalcev do sodelovanja z različnimi deležniki – in prav te bodo zdaj temelj našega dela za naprej.«



## Vanda Labović

Samostojna strokovna sodelavka v pravnem sektorju | 2TDK, Družba za razvoj projekta

Svojo karierno pot je Vanda Labović začela na Okrožnem sodišču v Ljubljani, kjer se je ukvarjala s civilnimi in gospodarskimi zadevami. Po opravljenem pripravništvu in pravosodnem izpitu se je tam zaposlila, kar ji je dalo trdne temelje v pravnem svetu. Magisterij je opravila na Nizozemskem in pridobila mednarodno priznani naslov LL.M. Že med delom na sodišču je spoznala, da jo najbolj privlači področje gradbeništva, saj so gospodarski spori pogosto vključevali zadeve s tega področja. Pot v družbo 2TDK se je zato zdela skoraj neizbežna – kot pravi sama: 'Le kdo si ne bi želel sodelovati pri največjem gradbenem projektu v državi?'

Marca 2018 se je pridružila majhni ekipi v družbi 2TDK, sprva pa se je posvečala predvsem razpisom in javno-naročniški zakonodaji. Izobrazila se je na področju FIDIC-a – mednarodno priznanih standardov gradbenih pogodb, ki določajo pravice, obveznosti in postopke pri velikih projektih – ter pridobila certifikat, s čimer je postala edina specialistka za FIDIC v podjetju. Odgovorna je bila za pripravo glavne gradbene pogodbe za Odsek 1 in Odsek 2, pri čemer je morala združiti FIDIC

standarde in slovensko zakonodajo. Leta 2024 je na Velikem kongresu javnega naročanja v Portorožu predstavila izkušnje z obsežnim razpisom za gradbena dela, kjer je pojasnila uporabo dvofaznega postopka ter prednosti in slabosti takega pristopa. »Veliko mi pomeni, da sem del največjega infrastrukturnega projekta v Sloveniji in da lahko prispevam k njegovemu razvoju. Najbolj me je zanimalo področje mednarodnih gradbenih pogodb – da sem to izkusila v praksi, mi je odprlo povsem nov pogled in mi dalo neprecenljive izkušnje,« pravi Vanda Labović.

Danes so njeni pravni izzivi predvsem povezani s spremljavo pogodb in zagotavljanjem njihove skladnosti skozi celoten projektni cikel. »Ponosna sem, da sem pri projektu prisotna skoraj od samega začetka, da lahko spremljam vse faze – od razvoja do izvedbe in spremljave. Nič ni bolj zadovoljlivo, kot videti, kako se projekt razvija, hkrati pa opazovati rast družbe in njenih procesov,« pravi ter dodaja: »Povsem drugače je, ko pripravljaš razpis, nato pa čez nekaj let vidiš, da je vse zgrajeno. To je poseben občutek – izjemno izpopolnjuječe.«



# Mirko Perković

Strojvodja A | SŽ – Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, d. d.

Ko Mirko Perković, elektromehanik železniških vozil in naprav, govori o svojem delu, govori mirno, skoraj zadržano – a za temi besedami je več kot štiri desetletja izkušenj na železniških tirih. Svojo pot je začel kot štipendist v SŽ – ŽGP, po izobraževanju na železniški elektrokovinarski šoli v Šiški, kjer so se kalili strojevodje, prometniki in drugi ključni profili železniškega sistema. Danes, po evropski uskladitvi poklica, nosi naziv strojvodja A. Naziv je morda resda spremenjen, a njegovo delo ostaja tesno povezano s tirnicami, terenom in gradnjo.

»Že 41 let opravljam to delo,« pove. V tem času je vozil različna progovna vozila – od drezin za prevoz materiala, strojev za regulacijo tirov, do plugov, ki profilirajo gramozno gredo. Potniških vlakov ne vozi, saj v okviru dejavnosti njegovega podjetja to ni del njihovega delovnega procesa. Njegov delovni svet so delovišča, gramoz, tirnice in natančnost, ki jo zahteva vsaka faza gradnje železniških tirov in vzdrževanja.

Drezina, ki jo trenutno vozi, ni majhno vozilo, kot si morda kdo predstavlja. Gre za težko motorno drezino, ki prevaža vse – od tirnic do gramoz. »V principu je delo podobno kot pri strojevodjih vlakov,« pravi. Vendar pa pri delu nikoli ni sam – na drezini sta najmanj dva, na večjih strojih, kot so podbijalke, pa posadke štejejo

vsaj štiri člane. Vsi delavci na stroju pa morajo biti natančno usklajeni, zato je tudi izobraževanje stalnica. Vsako leto znova opravlja preverjanja znanja: od signalnih pravilnikov do zavornih sistemov.

Projekt Drugi tir Divača–Koper zanj pomeni nekaj posebnega. »Sodelovanje na tem projektu mi pomeni veliko,« pove Mirko Perković brez oklevanja. »To, kar se tu dela, je popolnoma nova infrastruktura in bo pomenilo tudi novo kakovost vožnje. Ko bodo vlaki začeli voziti po tej progi, bo to imelo velik vpliv na gospodarstvo, logistiko, pravzaprav na vse sisteme v državi. Prednosti bodo pri razvoju Luke Koper, pa tudi pri vsakodnevnem delu železničarjev. Razlika bo ogromna,« poudarja.

Sam je drugi tir od Divače do Kopra po tirnicah že prevozil do zadnjega metra – in to večkrat. Pozna pa skoraj vsak centimeter proge slovenskega železniškega sistema, saj je z različnimi stroji delal že po vseh slovenskih železniških progah. S projektom Drugi tir se njegova dolgoletna kariera simbolno zaokroža, saj bo počasi izpolnil pogoje za upokožitev. »Glede na moja leta mi delo na tem projektu pomeni še toliko več. Tu lahko uporabim vse svoje izkušnje, ki sem jih pridobil v času svoje delovne kariere,« zaključuje Mirko Perković.





## Rudi Sever

Nadzorni inženir za GSM-R naprave | SŽ – Infrastruktura, d. o. o.

Rudi Sever, inženir telekomunikacij pri družbi SŽ – Infrastruktura, je z železnico povezan že več kot štiri desetletja. Na železnici je zaposlen od leta 1982, danes pa v službi vzdrževanja za elektrotehnično dejavnost deluje na področju vzdrževanja telekomunikacijskih sistemov. Njegovo delo je trenutno tudi tesno povezano z enim največjih infrastrukturnih projektov v Sloveniji – novo železniško progo med Divačo in Koprom.

Pri projektu Drugi tir Rudi Sever sodeluje kot nadzorni inženir za sistem GSM-R (globalni sistem mobilnih komunikacij za železnice), ki predstavlja ključni komunikacijski sistem sodobnega železniškega prometa. Nova oprema, ki se vgrajuje na progi od Divače do Kopra, se vključuje v že obstoječe GSM-R omrežje Slovenskih železnic, zgrajeno pred približno desetimi leti. Ob tem poteka tudi tehnološka posodobitev nekaterih delov obstoječega sistema, kar zahteva natančno usklajevanje in strokovno sodelovanje različnih ekip.

Poseben izziv pri vzpostavitvi sistema predstavlja zagotavljanje zanesljivega komunikacijskega signala v predorih. Za to se uporablja tehnologija sevalnega kabla, ki omogoča stabilno

pokritost z radijskim signalom tudi v zahtevnih podzemnih razmerah. Prav takšne tehnološke rešitve omogočajo varno in učinkovito delovanje sodobne železniške infrastrukture.

»Nova proga Divača–Koper je zasnovana po naj sodobnejših tehničnih merilih in v zahtevnem kraškem terenu povezuje koprsko pristanišče z železniškim omrežjem v notranjosti države. Poleg izjemnih gradbenih objektov in tehnoloških rešitev jo sestavljajo tudi napredni tehnični sistemi, namenjeni varnosti, urejenosti železniškega prometa, veliki zmogljivosti proge in varnosti potnikov. Projekt predstavlja pomemben dosežek slovenskega inženirskega znanja,« poudarja Rudi Sever.

»Sodelovanje pri tem projektu mi pomeni veliko veselje, saj gradimo progo za naslednje generacije,« poudarja Sever. Pri svojem delu pa Rudi Sever še posebej izpostavlja sodelovanje s strokovnjaki različnih področij, ki prinaša nova znanja in širši pogled na gradnjo sodobne železniške infrastrukture.

Kot pravi sam: »Železnica je več kot le sistem tirnic in naprav – je delo ljudi, ki z znanjem in predanostjo skrbijo, da vlaki vsak dan varno pridejo na cilj.«



# Matic Novak

Vodja del | Kolektor CPG, d. o. o.

Matic Novak, dipl. inž. grad., se je prvič zaposlil leta 2014, od leta 2017 pa je zaposlen v podjetju Kolektor CPG, kjer opravlja delo vodje del. Njegovo delo obsega organizacijo in vodenje gradbišča ter koordinacijo delovne sile, gradbene mehanizacije, podizvajalcev in materialov. Skrbi za kakovost izvedbe del skladno s projektno dokumentacijo, nadzoruje stroške in terminski plan ter vodi gradbiščno dokumentacijo, pri čemer posebno pozornost namenja varnosti in zdravju pri delu.

Na projektu drugega tira Divača–Koper vodi dela na odseku med Divačo in Črnim Kalom, in sicer na vseh zunajpredorskih objektih. Kot prvi operativni vodja na tem delu projekta se dobro spominja uvodnega sestanka, ko je bil opozorjen na izjemno obsežnost gradbišča. Sprva je obseg povezoval predvsem z dolžino trase (15 km), a se je kmalu izkazalo, da kompleksnost projekta bistveno presega zgolj linijsko razsežnost.

»Gre za enega najkompleksnejših projektov v Sloveniji, saj združuje praktično vse ključne procese sodobne gradnje,« poudarja Matic Novak. Med pomembnejšimi izzivi izpostavlja celovit sistem ravnanja z materiali – od pridobivanja surovine, njene predelave in vgradnje do ravnanja z odpadki ter njihove ponovne uporabe.

Posebno zahtevno je bilo upravljanje izkopnega materiala ter izvajanje okoljskih ukrepov, predvsem na področju tehnoloških voda.

Pomemben del projekta je bila po besedah Matica Novaka tudi proizvodnja agregatov za beton, ki so bili večinoma proizvedeni iz apnenca, pridobljenega neposredno iz izkopov na trasi. »Kljub geološki raznolikosti in nihanjem kakovosti surovine smo uspeli vzpostaviti stabilen proces ter zagotavljati stalno kakovost materialov, kljub omejenim možnostim deponiranja,« pove Novak.

Ključno vlogo pri uspešni izvedbi pripisuje svoji ekipi. »Brez prilagodljivosti delovodij, izvajalcev in upravljavcev težke mehanizacije (TGM) projekt ne bi mogel potekati tako učinkovito,« pravi. »Delo je zahtevalo stalno prilagajanje dinamiki predorskih del – od hitre vzpostavitve začasnih portalov v začetni fazi do usklajevanja zaključnih ureditev z intenzivnim dogajanjem in delih v predorih,« poudarja Novak.

Prav ta potreba po nenehnem usklajevanju, hitrem odzivanju in operativni učinkovitosti je po njegovih besedah ena ključnih značilnosti projekta, ki ga uvršča med najzahtevnejše infrastrukturne projekte v Sloveniji.





# Odvijanje železniškega prometa med Divačo in Koprom

Proga Divača–Prešnica je bila zgrajena v sklopu Istrske železnice leta 1876, proga Prešnica cepišče–Koper pa leta 1967, kot industrijski tir za potrebe pristanišča Koper z letno zmogljivostjo 1,5 mio neto ton.

Mag. Klemen Ponikvar, univ. dipl. inž. prom.,  
Prometni institut Ljubljana, d. o. o.

Odsek ima značilnosti gorske železniške proge z majhnimi radiji krivin in strmimi vzponi. Maksimalni nagib nivelete proge je 25,8 ‰, minimalni radij krivine pa 250 metrov. Vlaki med Koprom in Divačo premagajo 536 metrov višinske razlike. Na progi Divača–Koper je promet daljinsko voden iz centra vodenja prometa Postojna, proga je opremljena z elektronskimi signalno-varnostnimi napravami ter z ETCS in GSM-R. Elektrificirano progo (3 kV DC) napaja 6 elektro napajalnih postaj: Divača, Hrpelje-Kozina, Črnotiče, Rižana, Hrastovlje in Dekani. Zaradi strmega nagiba proge okoli 80 % tovornih vlakov v smeri Koper–Divača potrebuje dve ali tri lokomotive.

V obdobju 1985–2025 je imel tovorni promet na progi Divača–Koper večinoma rast, vendar tudi začasne padce. Gledano generalno se je obseg tovora na progi s sredine osemdesetih let pa do danes početveril s 3 mio neto ton na 12. Prepustna zmogljivost proge je danes 94 vlakov/dan, njena izkoriščenost pa je v zadnjem desetletju izredno visoka.

leto	neto tone (mio)	št. vseh vlakov	izkoriščenost zmogljivosti (%)
2014	11,04	30.631	100
2015	11,41	31.588	103
2016	11,77	31.115	102
2017	12,89	32.022	105
2018	12,64	31.232	102
2019	12,76	32.034	100
2020	11,29	28.290	89
2021	12,01	31.068	97
2022	12,38	32.284	101
2023	11,44	30.632	96
2024	11,18	30.414	95
2025	11,62	31.324	98

Izkoriščenost prepustne zmogljivosti obstoječe proge Divača–Koper v obdobju 2014–2025

V letu 2025 je bilo z vlaki med Divačo in Koprom prepeljanih 11,62 mio neto ton tovora, od tega smeri Koper–Divača 72 %, v obratni smeri pa 28 %. Povprečna neto masa vlakov iz Kopa proti zaledju je bila 740 ton, v nasproti smeri pa le 320 ton.

Drugi tir poteka po novi trasi in na drugi lokaciji, kot pa obstoječa proga. Začetni in končni postaji sta Koper in Divača. Težavnejša je smer Koper–Divača, ki bo imela konstantni vzdolžni vzpon nagiba 17 ‰. Nova proga bo krajša od obstoječe za 17,5 km, po nagibu in uporabi proge pa bo primerljiva z odsekom Kranj–Jesenice. Po izgradnji drugega tira bosta med Divačo in Koprom dve enotirni in tehnično popolnoma različni progi. Za zagotovitev zadostne zmogljivosti sistema dveh enotirnih prog je potrebno vpeljati nov model organizacije odvijanja železniškega prometa.

- **Obstoječa proga:** po njej obratuje del tovornega prometa v smeri Divača–Koper. Vozijo prazni in lažji tovorni vlaki ter lokomotivski vlaki, ki se vračajo v Koper. Med Divačo, Prešnico in Buzetom (HŽ) vozijo potniški in tovorni vlaki v obeh smereh.
- **Drugi tir:** po novem tiru vozijo polno naloženi težki tovorni vlaki v smeri Koper–Divača, kot tudi polno naloženi vlaki v smeri Divača–Koper. Na drugem tiru vozijo še vsi potniški vlaki (daljinski, lokalni, mednarodni ...) v obeh smereh. Zaradi izboljšanja ponudbe in krajših potovalnih časov je predvideno povečanje števila potniških vlakov.



Model obratovanja vlakov na dveh enotirnih progah Divača–Koper

Za doseganje ustrezne zmogljivosti obeh enotirnih prog je potrebno železniški promet med Divačo in Koprom organizirati po naslednjem modelu:



- potniški vlaki višjega ranga vozijo po drugem tiru v obeh smereh;
- lokalni potniški vlaki vozijo na obeh progah v obeh smereh (obstoječa predvsem za Pulo);
- težki tovorni vlaki v smeri Koper–Divača zaradi manjšega upora vozijo po drugem tiru,
- prazni in lažji tovorni vlaki v smeri Divača–Koper vozijo po obstoječi progi,
- težko naloženi tovorni vlaki v smeri Divača–Koper praviloma vozijo po drugem tiru;
- lokomotivski vlaki (posledica dopreg/priprep na drugem tiru) se iz Divače proti Koprju praviloma vračajo po obstoječi progi.

Skupna prepustna zmogljivost obeh prog med Divačo in Koprom je 212 vlakov/dan, prevozna zmogljivost pa 36,9 mio neto ton/leto. Skupna zmogljivost obeh prog po predlaganem modelu obratovanja zadošča za povečanje ponudbe v potniškem prometu, kot tudi nadaljnjo rast tovornega prometa v pristanišču Koper.

Obstoječa proga Divača–Koper bo ozko grlo vse do taktat, ko bo predan v obratovanje drugi tir. S preusmeritvijo večjega deleža vlakov na drugi tir se bo promet vlakov na obstoječi progi razbremenil za okoli 55 %. Opustitev obstoječe proge med cepiščem Prešnico in Dekani po začetku obratovanja drugega tira z vidika zmogljivosti še ni sprejemljiva. Da bo drugi tir izkoriščen v najvišji možni meri, bo potrebno povečati še zmogljivosti na postaji Koper tovorna in v Luki Koper ter na zaledni železniški povezavi Divača–Ljubljana.



## Gasilska brigada Koper in projekt Drugi tir

Projekt Drugi tir je eden največjih infrastrukturnih projektov v Sloveniji in hkrati pomemben izziv z vidika varnosti ter sistema zaščite in reševanja. Dolgi železniški predori ter velika količina tovora različnih vrst zahtevajo skrbno načrtovanje intervencijskih postopkov ter ustrezno tehnično in kadrovske pripravljenost.

||||||| Jan Brodar, direktor – poveljnik,  
JZ Gasilska brigada Koper

Pri Gasilski brigadi Koper smo se na nove razmere začeli sistematično pripravljati že v fazi načrtovanja projekta. Naša enota bo imela pomembno vlogo pri zagotavljanju požarne varnosti na območju železniške infrastrukture.

Pomemben korak v tej smeri je bila pridobitev novega dvopotnega gasilskega vozila, namenjenega posredovanju na železniški infrastrukturi in v železniških predorih. Vozilo smo v sodelovanju s podjetjem 2TDK osnovali na podobni zasnovi, kot jo že uporabljajo kolegi iz poklicne gasilske enote GARS Jesenice. Omogoča vožnjo tako

po cesti kot po železniških tirih, kar bistveno izboljšuje dostopnost do mesta intervencije tudi na najzahtevnejših odsekih trase. S tem se skrajša odzivni čas ter poveča varnost posredovanja v okolju, kjer so pogoji dela zaradi omejenega prostora, zadimljenosti in logističnih omejitev lahko zelo zahtevni. Vozilo je opremljeno s specialno reševalno in gasilsko opremo, prilagojeno intervencijam tovrstnega tipa.

Dvopotno vozilo se že nahaja v naši enoti, trenutno pa še ni registrirano. Pred njegovo dejansko uporabo moramo v sodelovanju s proizvajalcem opraviti dodatno usposabljanje upravljanje z njim. V gasilskem smislu je vozilo sicer podobno ostalim gasilskim vozilom, vendar je njegova sposobnost vožnje po železniških tirih nekaj, s čimer se gasilci doslej še nismo srečali. Zato bomo posebno pozornost namenili usposabljanju za varno vtiranje in vožnjo po železniški infrastrukturi.

Nova oprema in nadgrajeno znanje pomenita pomemben prispevek k varnosti uporabnikov železniške infrastrukture. Hkrati dvigujeta operativno raven naše enote in celotnega sistema zaščite in reševanja na našem območju.

Pri Gasilski brigadi Koper se zavedamo, da sodobna infrastruktura zahteva sodobne pristope k varnosti. Z ustrezno tehnično opremljenostjo, usposobljenim kadrom in stalnim sodelovanjem z vsemi deležniki želimo zagotoviti, da bo sistem zaščite in reševanja na območju drugega tira deloval hitro, strokovno in učinkovito.



za interdisciplinarno dejavnost, ki združuje geologijo, inženiring, digitalizacijo, trajnost in visoko stopnjo varnostnih standardov.

Gradnja predorov poteka v omejenem prostoru, zato je ključnega pomena natančno načrtovanje izkopa, transporta materiala, prezračevanja in varnostnih sistemov. Pri tem se vse bolj uporabljajo digitalni modeli, stalni monitoring in napredne tehnologije izkopa.

Predori danes niso več le tehnična rešitev za premaganje naravnih ovir, temveč pomemben strateški element

razvoja trajnostne prometne infrastrukture. Omogočajo boljšo povezanost regij, zmanjšujejo vplive na okolje in predstavljajo temelj sodobnih železniških koridorjev prihodnosti.

*\* Članek je pripravljen na podlagi prispevka – Predorogradnja kot trend sodobnega gradbeništva, objavljenega v monografiji Projekt Drugi tir, dvotirna proga Divača–Koper.*



## Izzivi pri pridobivanju zemljišč za potrebe izgradnje vzporednega levega tira

Podjetje GEAS, d. o. o. je bilo izbrano za vodenje postopkov za »premoženjskopravno ureditev nepremičnin za izvedbo vzporednega levega tira železniške proge na odseku Divača–Koper«.

||||| Valerija Kotnik, Štefka Poljanec Murn | GEAS, d. o. o.

Zemljišča, ki so potrebna za gradnjo levega tira železniške proge na odseku Divača–Koper, so navedena v Uredbi o spremembah in dopolnitvah Uredbe o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na

odseku Divača–Koper v 3. odstavku 2. člena, ki zajema območje v katastrskih občinah: Divača, Lokev, Plavje, Tinjan, Osp, Gabrovica, Rožar, Dekani.

Iz dolgoletnih izkušenj, ki jih imamo na področju pridobivanja zemljišč za potrebe infrastrukturnih projektov za različne naročnike po celotni Sloveniji, je bilo za

ta del Slovenije pričakovati izrazito neurejeno lastništvo zemljišč, saj se zaradi migracij prebivalstva lastništvo zemljišč ni aktivno urejalo. Iz podatkov zemljiške knjige smo razbrali, da je kar nekaj lastnikov neznanih, pokojnih, živečih v tujini in tujcev, ki ne razumejo slovenskega jezika. Za pridobitev listin, s katerimi se dokazuje pravica graditi, je potrebno voditi kar nekaj predhodnih postopkov, da se taka dokazila pridobi oz. da se lahko lastniku vroči ponudba za odkup zemljišča.

Zurep-3 v 6. odstavku 109. člena sicer taksativno navaja druge listine, ki omogočajo gradnjo na podlagi celovitega dovoljenja (poleg dokazil v skladu s predpisi, ki urejajo graditev), vendar v nadaljevanju v 7. odstavku določa, da mora investitor na nepremičninah, na katerih je izkazoval pravico do gradnje na podlagi dokazil, po zaključku teh postopkov pridobiti lastninsko ali drugo stvarno pravico. To pomeni, da če je bilo za pridobitev gradbenega dovoljenja dovolj dokazilo o npr. uvedenem zapuščinskem postopku, je po končanju le-tega potrebno z dediči skleniti pogodbo in prenesti zemljišča v last Republike Slovenije.

Navedena zakonska ureditev sicer omogoča druge listine, kot dokazilo o pravici graditi, vendar je hkrati potrebno voditi vse postopke za ureditev lastništva, da se lahko z znanimi lastniki sklene pogodba ali da zemljišča na podlagi kaducitete preidejo v last Republike Slovenije. Da pa se kot dokazilo lahko šteje, da je npr. uveden zapuščinski postopek, je pri tako neurejenih zatečenih stanjih v zemljiški knjigi, potrebno iskati podatke o imetniku lastninske pravice. Podatki in listine o že davno pokojnih lastnikih (nekateri zadnji vpisi v zemljiško knjigo so iz 19. stoletja), se pogosto vodijo med več krajevnimi uradi, upravnimi enotami in arhivi v Sloveniji in tujini (npr. rojstvo v Sloveniji, smrt v tujini), zapisi v listinah pa so zapisani v različnih jezikih (italijanščina, nemščina, latinščina), zato pridobivanje le-teh zahteva veliko mero znanja in izkušenj. Pri vložitvi predloga za uvedbo zapuščinskega postopka je namreč sodišču potrebno dokazati nedvoumno identiteto lastnika. Listine so dostikrat tudi izgubljene, nekateri arhivi so bili med vojno požgani.

Kadar se podatki o smrti ne nahajajo v uradnih evidencah, jih je pa možno dokazati z drugimi listinami, ki jih sodišče sprejme kot verodostojne, je potrebna priprava in vložitev predlogov za potrditev smrti, ali priprava predlogov za razglasitev za mrtvega, kadar podatkov o smrti imetnika lastninske pravice ni možno pridobiti ali smrti dokazati.

Tekom postopkov pridobivanja zemljišč ugotavljamo, da se zemljišča neznanih in pokojnih lastnikov največkrat pričnejo urejati šele s postopki za gradnjo infrastrukturnih objektov. V nekaterih primerih se ugotovi, da so se zapuščinski postopki sicer vodili, vendar vsa zemljišča niso bila zajeta v sklepu o dedovanju in je potrebno predlagati dodatne sklepe o dedovanju. Kadar pa sodišče ugotovi, da je zapustnik s premoženjem že razpolagal za časa življenja (s pogodbo o dosmrtnem preživljanju), ta zemljišča niso zajeta v zapuščino.

V kolikor torej preživljalci pogodb kljub pozivu ne predložijo zemljiški knjigi, je onemogočena vročitev ponudbe o odkupu zemljišča (in kasneje eventualno vložitev zahteve za razlastitev). V primeru, da pa preživljalec



sicer želi urediti lastništvo in pogodbo predloži finančnemu uradu v potrditev in mu finančni urad na njegovo prošnjo odobri obročno plačilo davka, se pogodba s strani finančnega urada potrdi šele po plačilu celotnega davka. Tudi v takem primeru vročitev ponudbe za odkup ni možna, saj nov lastnik še ni vpisan v zemljiško knjigo.

Posebno težavo pa predstavljajo tudi dedovanja oseb, ki so umrle v tujini na ali po 17. avgustu 2015. Na podlagi uredbe (EU) št. 650/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2012 o pristojnosti, pravu, ki se uporablja, priznavanju in izvrševanju odločb in sprejemljivosti in izvrševanju javnih listin v dednih zadevah ter uvedbi evropskega potrdila o dedovanju, slovenska sodišča niso več pristojna za vodenje zapuščinskih postopkov po teh osebah, temveč so za obravnavanje zapuščinskih zadev pristojna sodišča v državi članici, v kateri je zadnje običajno prebivališče državljanov, uporabi pa se pravo te države. Dediči v tujini največkrat ne vedo, da je imel zapustnik premoženje tudi v Sloveniji ali pa niso zainteresirani za ureditev lastništva, država pa ni med upravičenci pridobiti evropsko potrdilo, da bi lahko predlagala ureditev lastništva zemljišč namesto dedičev.

Pomemben vidik pridobivanja zemljišč je tudi ustrezen pristop do lastnikov. Odkup nepremičnin, v katerih lastniki prebivajo, lahko sproži občutek strahu in odpora. Prav zaradi tega je ključnega pomena primerna, spoštljiva komunikacija z njimi ter jasna in razumljiva predstavitev postopkov. Pri starejših lastnikih pa pogosto obstaja čustvena navezanost na zemljo, saj jim nepremičnina predstavlja stabilnost in varnost.

Zgoraj opisana problematika je le del izzivov, s katerimi se sicer soočamo pri pridobivanju zemljišč. Te izzive z znanjem, dolgoletnimi izkušnjami in premišljenim pristopom skupaj z naročnikom 2TDK, d. o. o. uspešno rešujemo.

Urejeno lastništvo zemljišč in ažurne evidence bistveno skrajšajo postopke njihovega pridobivanja. Hkrati urejenost zemljišč za državo pomeni tudi finančne koristi, kot so prihodki iz naslova NUSZ ter upoštevanje premoženja pri morebitnem uveljavljanju pravic iz javnih sredstev. V primeru, da pri zgoraj navedenih postopkih zapuščina preide v last Republike Slovenije, pa to državi omogoča učinkovito upravljanje z zemljišči, vključno s prodajo, zakupom, oddajo ali menjavo.

## Izšla je nova monografija o projektu Drugi tir

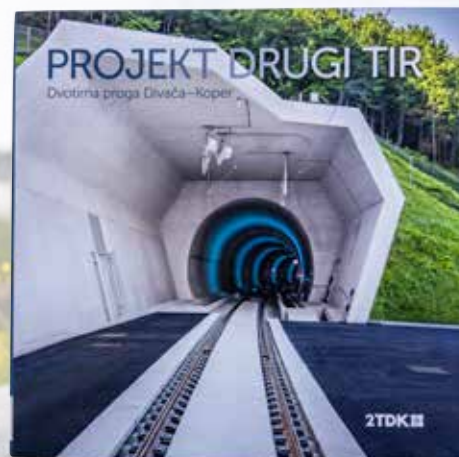
Mag. Mateja Erčulj

Marca je izšla nova monografija z naslovom Projekt Drugi tir: dvotirna proga Divača–Koper, ki skupaj s prvo monografijo o projektu Drugi tir celovito predstavlja enega najpomembnejših infrastrukturnih projektov v Sloveniji.

Avtorji v obeh monografijah skozi besedilo in bogat slikovni material spremljajo razvoj projekta – od začetnih načrtov in izzivov na terenu do gradbenih rešitev in vpliva na regionalni razvoj.

Če je bila prva monografija vsebinsko fokusirana predvsem na gradbeni vidik projekta, je druga zasnovana bolj široko in preko različnih pogledov strokovnjakov različnih strok predstavlja dosežke drugega tira, pa tudi izzive. Knjiga se zaključuje s pogledom v prihodnost in predstavitevjo levega vzporednega tira. V tokratni knjigi je namen umestiti trenutno največji slovenski infrastrukturni projekt v kontekst prostora in časa.

Izid druge monografije predstavlja pomemben mejnik v dokumentiranju projekta Drugi tir in predstavlja dragoceno gradivo za strokovno javnost, študente in vse, ki jih zanimajo veliki infrastrukturni projekti. Monografija je dosegljiva na spletni strani [drugitir.si](http://drugitir.si), v rubriki strokovna literatura.



## Kohezija v praksi: dijaki spoznavajo projekt Drugi tir in njegovo financiranje

Tjaša Potisk Ančimer

Družba 2TDK je v februarju gostila dijake Srednje poklicne in strokovne šole Bežigrad, ki so želeli o projektu Drugi tir izvedeti več neposredno od investitorja. Dijaki šole namreč sodelujejo v nacionalnem programu Šola kohezije, v katerem spoznavajo pomen evropskih sredstev in velikih razvojnih projektov za Slovenijo.

Poseben poudarek pogovora je bil namenjen tako tehničnim kot finančnim vidikom projekta. Dijake je zanimalo, kako poteka gradnja enega največjih infrastrukturnih projektov v državi ter kakšno vlogo imajo pri tem nepovratna evropska sredstva, predvsem sredstva iz kohezijskega sklada. Skupna vrednost vseh dodeljenih nepovratnih



evropskih sredstev na projektu Drugi tir do danes znaša 390 milijonov evrov. Družba 2TDK je iz Kohezijskega sklada za gradnjo viaduktov Gabrovica in Vinjan ter predora Škofije (T8) pridobila 80 milijonov evrov.

V razpravi so dijaki izvedeli tudi, s kakšnimi izzivi se je mogoče soočati pri tako velikem projektu.

## Družba 2TDK je praznovala 10. rojstni dan

Tjaša Potisk Ančimer

31. marca je družba 2TDK obeležila poseben mejnik – 10 let svojega delovanja. Pred desetletjem je Vlada Republike Slovenije ustanovila projektno podjetje z jasno vizijo razvoja drugega tira. Danes lahko z zadovoljstvom ugotovljamo, da je projekt v zaključni fazi, pogled pa je že usmerjen naprej – k izgradnji vzporednega levega tira.

Model financiranja infrastrukturnega projekta prek projektnega podjetja predstavlja pomembno novost v praksi izvajanja investicijskih projektov v Sloveniji, čeprav je v tujini že uveljavljen. Družba je bila ustanovljena z

namenom izvajanja vseh ključnih aktivnosti v fazi priprave in izgradnje drugega tira ter njegovega upravljanja v času trajanja koncesijske pogodbe.

S svojim delom, strokovnostjo in uspešnim vodenjem projekta se je družba 2TDK doslej že izkazala, saj vodenje projekta tudi evropske institucije predstavljajo kot primer dobre prakse. Projekt vodimo odgovorno, transparentno in v tesnem sodelovanju z domačimi in mednarodnimi partnerji. Ob tej priložnosti se zahvaljujemo vsem sodelavcem in partnerjem, ki s svojim znanjem, predanostjo in sodelovanjem soustvarjate zgodbo enega največjih infrastrukturnih projektov v Sloveniji.

# Drugi tir Divača–Koper kot primer odgovornega vodenja investicij

Mag. Mateja Erčulj

Družba 2TDK redno sodeluje na različnih strokovnih konferencah, srečanjih in okroglih mizah, kjer potekajo razprave o izzivih in vodenju projekta Drugi tir Divača–Koper ter o pogledih na prihodnost železniške infrastrukture.

Tako se je generalni direktor družbe 2TDK Matej Oset v februarju v Portorožu udeležil okrogle mize »Investicijski pritisk 2030: kako uskladiti javna sredstva, gospodarstvo in realne zmogljivosti«, kjer je skupaj s predstavniki gradbenega sektorja in državnih institucij razpravljal o prihodnjih infrastrukturnih izzivih Slovenije. Matej Oset je ob 10. obletnici družbe 2TDK spomnil na ključne izzive projekta – od epidemije COVID-19, administrativnih ovir in finančnih težav izvajalcev, do geoloških presenečenj – ter izpostavil, da projekt napreduje stabilno in znotraj finančnega okvira. Drugi tir bo omogočil do 212 vlakov na dan, za polno izkoriščenost pa so nujna nadaljnja vlaganja, predvsem v hitro progo med Ljubljano in Mariborom. V razpravi o rekordnih vlaganjih v železniško infrastrukturo v zadnjih letih, je Oset dejal, da gre za jasen prelom v odnosu države do železnic. Več investicij pomeni hitrejšo modernizacijo in pomemben signal gospodarstvu, da Slovenija železniško infrastrukturo postavlja v ospredje.

Na Slovenskem inženirskem dnevu, ki je potekal v marcu, pa je direktor družbe 2TDK Marko Brezigar predstavil projekt Drugi tir Divača–Koper kot primer odgovornega



upravljanja velike infrastrukturne investicije. Projekt krepi konkurenčnost Luke Koper, spodbuja razvoj logistike ter prispeva k razbremenitvi cestnega prometa in zmanjšanju okoljskih vplivov.

Celotna trasa je že povezana s tračnicami, gradnjo pa so zaznamovali zahtevni kraški pojavi, velike razpetine v predorih ter plazenje terena v dolini Glinščice, kjer so v sodelovanju s strokovnjaki oblikovali ustrezne rešitve. Ob tem je projekt pridobil 101 milijon evrov več nepovratnih sredstev od pričakovanih, revizije pa so potrdile ustreznost vodenja.

Marko Brezigar je poudaril, da projekt postaja mednarodno prepoznan primer dobre prakse in pomemben vir znanja za prihodnje infrastrukturne projekte.

## Dokumentarni film, ki prikazuje izzive in dosežke projekta Drugi tir

Tjaša Potisk Ančimer

Družba 2TDK je pripravila 50-minutni dokumentarni film o projektu Drugi tir, ki predstavlja enega največjih in tehnično najzahtevnejših infrastrukturnih projektov v Sloveniji. Film osvetljuje tri ključne vidike projekta: obuditev slovenskega inženirstva, izjemno razsežnost gradnje ter dejstvo, da je projekt ostal znotraj finančnih okvirjev, predvidenih ob začetku gradnje.

Dokumentarni film prikazuje, zakaj je drugi tir sploh nastal, kako dolgotrajni so bili postopki pred samim začetkom gradbenih del ter kako so se projektni načrti oblikovali in na koncu realizirali. Gre za celovit vpogled v projekt, ki je slovensko inženirstvo postavil pred neprecenljive izzive in možnosti, hkrati pa predstavlja zgodbo o strokovnem znanju, vztrajnosti in uspehu. Film ponuja tudi individualni pogled na projekt, skozi osebne zgodbe sodelujočih, ki gledalcu približajo čustva, motivacijo in izkušnje ljudi, ki so projekt soustvarjali.



Režiser Aleš Žemlja in direktor fotografije Saša Grmek sta ustvarila dinamičen in vizualno bogat zapis, ki združuje intervjuje s ključnimi akterji, osebne zgodbe in posnetke z gradbišč.

Dokumentarni film bo na voljo na našem YouTube kanalu, glede na pomembnost projekta, pa si bomo v družbi prizadevali, da ga bodo predvajali tudi na nacionalni televiziji.

## Evropsko računsko sodišče pritrjuje, da je projekt Drugi tir na pravi poti

Tjaša Potisk Ančimer

Evropsko računsko sodišče je zaključilo revizijo, povezano s projektom Drugi tir Divača–Koper. Revizija, ki je trajala šest mesecev, je bila zaključena brez pripomb.

Revizija Evropskega računskega sodišča je eden najvišjih standardov nadzora nad porabo evropskih sredstev in izvajanjem velikih infrastrukturnih projektov. V postopku revizije so predstavniki Evropskega računskega sodišča pregledali relevantno dokumentacijo, tudi dokumentacijo na gradbiščih, ogledali so si gradbišča ter opravili več razgovorov z vključenimi deležniki projekta. Zaključek revizije brez pripomb predstavlja pomembno potrditev ustreznega upravljanja projekta ter transparentnega in odgovornega ravnanja pri njegovem izvajanju.



Samo v zadnjem obdobju so bili izvedeni trije zunanji revizijski postopki – poleg Evropskega računskega sodišča je še potekala finančna revizija Evropske izvajalske agencije za podnebje, infrastrukturo in okolje (CINEA) ter revizija Urada za nadzor proračuna. Kljub večmesečnim pregledom dokumentacije nobena od institucij ni ugotovila nikakršnih nepravilnosti pri delovanju družbe 2TDK ali pri vodenju projekta Drugi tir.

Rezultati teh postopkov dodatno potrjujejo, da projekt Drugi tir Divača–Koper poteka v skladu z najvišjimi standardi nadzora, transparentnosti in odgovornega upravljanja javnih ter evropskih sredstev.

## Poostren nadzor na gradbiščih drugega tira

Mag. Mateja Erčulj

V januarju je na Policijski postaji Sežana potekal sestanek, namenjen zagotavljanju večje varnosti na gradbiščih Projekta drugi tir Divača–Koper, s poudarkom na preprečevanju tatvin materiala ter zaščiti premoženja. Na gradbiščih je bilo namreč predvsem konec leta 2025 odtujenega nekaj materiala, pri čemer storilci niso bili odkriti.

Na sestanku, ki so se ga udeležile vse policijske postaje, ki ležijo ob trasi drugega tira, ter družba 2TDK in

izvajalec del, so bile predstavljene dosedanje ugotovitve policije v zvezi z obravnavanimi kaznivimi dejanji zoper premoženje, prepoznana so bila ključna tveganja za njihov pojav v prihodnje ter usklajeni ukrepi za izboljšanje varnosti na območju gradbišč.

Na sestanku je bilo dogovorjeno, da bo policija izvajala poostren nadzor nad gradbišči drugega tira, prav tako bo poostren nadzor vršil izvajalec del. V prihodnje bo zato v okolici gradbišč drugega tira mogoče opaziti okrepljene patrulje, izvajale pa se bodo tudi druge preventivne aktivnosti.



## Drugi tir kot zgled evropske prakse: delegacija iz Ukrajine in Moldavije na študijskem obisku v Sloveniji

Mag. Mateja Erčulj

Projekt Drugi tir, ki ga kot primer dobre prakse pogosto izpostavljajo evropske institucije, je v marcu gostil delegacijo predstavnikov pristojnih ministrstev ter različnih institucij s področja železniškega prometa iz Ukrajine in Moldavije. Ti so bili v Sloveniji na študijskem obisku, namenjenem izmenjavi izkušenj na področju železniškega prometa.

Glavni namen obiska je bil spoznati slovenske izkušnje pri prenosu in izvajanju pravnega reda Evropske unije na področju železnic. Usklajevanje z evropskimi pravili, ki veljajo za železniški promet, predstavlja za vsako državo velik izziv. Prav zato so izkušnje Slovenije kot države članice EU, ki je ta proces že uspešno izvedla, pomembne



za odločevalce iz Ukrajine in Moldavije, ki sta začeli dvostranski proces pregleda zakonodaje.

Študijski obisk, v okviru katerega se je delegacija iz Ukrajine in Moldavije srečala s številnimi odločevalci in institucijami na področju železniškega prometa, je potekal v okviru projekta »Sodelovanje Gruzije, Republike Moldavije in Ukrajine v prometni skupnosti«, katerega cilj je podpreti postopno vključevanje Ukrajine in Moldavije v prometno skupnost ter okrepiti njuno povezovanje s prometnimi trgi EU in procesom širitve.

Delegaciji smo predstavili projekt Drugi tir ter si skupaj ogledali tudi predor Škofije (T8). Poseben poudarek v okviru predstavitve je bil namenjen predstavitvi varnostnih rešitev, gradnje tira na togi podlagi ter izvedbi gradnje sodobnih železniških sistemov.

## Družba 2TDK na sejmu MEGRA

Mag. Mateja Erčulj

2TDK tudi letos tradicionalno sodeluje na 35. mednarodnem sejmu graditeljstva MEGRA, ki poteka v Gornji Radgoni. Letošnji sejem je usmerjen v bivanjsko prihodnost, pri čemer izpostavlja digitalizacijo, avtomatizacijo ter razvoj zelenih, energetsko učinkovitih gradenj, hkrati pa odpira tudi nove kadrovske priložnosti. Poseben poudarek namenja modularni gradnji, naprednim pametnim materialom in sodobno povezani infrastrukturi. Sejem predstavlja pomembno priložnost za seznanitev z najnovejšimi trendi in tehnologijami na področju gradbeništva, energetike, komunale in obrti ter za strokovno izobraževanje v okviru spremljevalnih posvetov.

Sodelovanje družbe 2TDK na sejmu omogoča, da strokovni in širši javnosti predstavi projekt izgradnje drugega tira kot enega ključnih razvojnih projektov v Sloveniji ter njegovo vlogo pri oblikovanju sodobne in trajnostne prometne infrastrukture. Obenem je to priložnost za izmenjavo znanj, krepitev sodelovanja z domačimi in tujimi strokovnjaki ter spremljanje najnovejših trendov na področju digitalizacije, avtomatizacije in trajnostnih rešitev v gradbeništvu.



Obiskovalce sejma najbolj zanimajo potek izgradnje, posamezne faze projekta ter njegove prednosti za železniško infrastrukturo in slovensko logistiko. Drugi tir namreč pomembno prispeva h gospodarskemu razvoju, izboljšanju mobilnosti in trajnostni prihodnosti Slovenije.



Pogled na dolino Glinščice iz vasi Jezero na italijanski strani. Foto Jošt Gantar.

# Krajinski park Beka – Naravne in zgodovinske znamenitosti ob soteski Glinščice

Park je lociran ob meji z Italijo na skrajnem zahodnem delu Občine Hrpelje – Kozina. Obsega soteski reke Glinščice in potoka Griže in sega od vasi Klanec, Ocizla, Beka, Mihele in Nasirec pri nas, ter do vasi Botač, Draga, Jezero, Boršt Boljunec in Dolina v Italiji, kjer je zaščiteno kot nacionalni park. Ustanovljen je bil leta 1992.

||||||| Ester Mihalič | Občina Hrpelje – Kozina

## Biodiverziteteta

Park se ponaša z izjemno biodiverziteteto, ki se tu razvija pod vplivi reke ter mešanja morske in kraške mikroklimi. Živalstvo je raznoliko in vse družine so dobro zastopane. Do sedaj je bilo zabeleženih 130 vrst ptic, od tega približno 70 gnezdil.

Tukaj so prisotni tudi številni sesalci: srnjak, merjasec, jelen, zajec, veverica, polh, lisica, jež, rovka, ris, jazbec, hermelin, netopirji in še mnoge druge vrste.

## Potok Glinščica

Na svoji kratki poti ima potok Glinščica en slap, visok približno 40 metrov, ki dovaja vodo v erozijsko bazo in na ta način oblikuje jezerce, katerega barve se prelivajo

v odtenkih od zelene do sinje modre. To je prvi od enaindvajsetih bazenov, ki si sledijo na kratki poti od slapa do vasi Boljunec.

## Pomembna lokacija skozi zgodovino

Območje je bilo skozi zgodovino zelo pomembno prehodno območje med Trstom in notranjostjo celine. Na tem območju so ostanki prazgodovinskih gradišč in rimskega vodovoda, ki je oskrboval Trst, srednjeveška romarska cerkev sv. Marije na Pečah, pot soli z mitnico, delovalo pa je tudi več kot 30 mlinov. Na vzpetini pod Beko najdemo arheološke ostanke Lorencona oziroma Grad Vikumberg, Tabor nad Botačem, Muhov grad in ostanke utrdbe Pungart.

Vodovod so zgradili Rimljani v 2. stoletju p. n. št. Oskrboval je tedanji Trst z vodo iz soteske Glinščice ter iz



**Po nekdanji trasi železnice med Kozino in Trstom poteka rekreacijska pot.** Foto Jošt Gantar.

izvirov v Krogljah in Dolini. Gre za preprost objekt v obliki kamnitega kanala z bočnimi stranicami iz klesancev enakih velikosti, ki je bil pokrit z obokom. V celoti je obsegal 17 kilometrov in do Trsta zagotavljal pretok 5.800 kubičnih metrov vode dnevno. Posamezni odseki vodovoda so se ohranili do danes.

Marijina cerkev je romarska, obisk le-te pa so si kot cilj zadali številni spokorniki: zapisano je, da kdor je preklinjal v javnosti ali uporabljal prostaške izraze, se je moral bos povzpeti do cerkvice sv. Marije na Pečah in prositi Devico odpuščanja.

Ob potoku Glinščica in ob njegovih pritokih je delovalo 32 mlinov. Mlinarji so znali večše klesati mlinske kamne, njihove žene pa so bile zadolžene za prodajo moke, ki so jo na hrbtih oslov prevažale v mesto in v bolj oddaljene kraje. Danes si je mogoče ogledati bolj ali manj ohranjene ostanke štirih mlinov v Botaču, enega pod Drago in štirih pred zaselkom Gornji konec.



**Na strmem skalnatem robu se dviga starodavna cerkev svete Marije na Pečah.** Foto arhiv občine.



**Na stenah v dolini Glinščice je več kot 300 plezalnih smeri različnih zahtevnosti.** Foto arhiv občine.

### Danes so v parku označene sprehajalne in kolesarske poti

Trasa stare železnice – vodi od neokrnjene narave naravnost v središča Trsta. Lahka, primerna za vsakogar peš ali s kolesom.

Tigrovska spominska krožna pot – prične sredi vasi Ocizla. Krožna. Dve uri zmerne hoje. Rumene markacije vas vodijo mimo izvira Luze, razvalin mlinov, naravnega mostu z Miškotovo jamo, Maletove jame s slapom, spodmola in drugo.

### Steza prijateljstva

a) Boljunec–Botač–Beka: odprta je bila leta 1981 na pobudo čezmejnih prebivalcev. Trasa poteka po starodavni poti soli, ki so jo stoletja uporabljali kranjski trgovci za povezavo s tržaškimi solinami preko Žavelj. Legenda pravi, da gre verjetno za pot, ki jo je uporabljal že Martin Krpan (slovenski literarni junak) za tihotapljenje soli iz Istre na svoji muli.

b) Beka–Botač–Beka krožna pot: start na Beki pri »kavrli«, spust po strmejši atraktivni poti do Botača, vračanje po položnejši poti do Beke k cerkvi sv. Lovrenca.

Beška pot te popelje v jedro jamskega ponornega sistema, ki je izjemno atraktivno tudi na površju. Pri Ociskih jami se pridruži Tigrovske poti in se po Jurjevi jami vrne na Beko. Ura in pol. Lahka.

Dolina Glinščice ima posebno mesto tudi med plezalci. Težko prehodna pobočja doline so postala zelo zanimiva tudi za najbolj izkušene alpiniste, saj so posamezna mesta ocenjena celo s šesto stopnjo po klasični težavnostni lestvici (oziroma osmo stopnjo po lestvici UIAA), le pol ure hoje od naselja. V dolini je več kot 250 urejenih plezalnih poti, ki privabljajo številne plezalce iz vsega sveta, saj so dostopne tudi pozimi.

V sklopu Krajinskega parka deluje tudi Tehnični muzej Vodne črpalke v Klancu pri Kozini. Ogled je možen s predhodno napovedjo na Občini Hrpelje – Kozina: 05 620 53 60 ali [obcina.hrpelje-kozina@hrpelje.si](mailto:obcina.hrpelje-kozina@hrpelje.si) ali FB Občina Hrpelje – Kozina.

# Drugi tir kot strateška odločitev za prihodnost slovenskega železniškega sistema

Kot generalna direktorica Direktorata za železnice, žičnice in upravljanje prometa razumem projekt Drugi tir Divača–Koper kot eno najpomembnejših razvojnih odločitev slovenske prometne politike. Ne gre zgolj za gradnjo 27 kilometrov nove železniške proge, od katerih približno 20 kilometrov poteka v predorih, temveč za strateško naložbo v dolgoročno konkurenčnost slovenskega železniškega sistema.



**Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za železnice, žičnice in upravljanje prometa**

Proga Divača–Koper je del vseevropskega prometnega omrežja TEN-T in povezuje pristanišče Koper z osrednjo Evropo. Njena zmogljivost neposredno vpliva na konkurenčnost Luke Koper in na položaj Slovenije kot logističnega vozlišča. Z odpravo enega največjih ozkih grl v omrežju povečujemo prepustnost, izboljšujemo zanesljivost ter krepimo stabilnost dobavnih verig v širšem evropskem prostoru.

Letos se zaključuje izgradnja nove enotirne proge, ki že sama po sebi pomeni pomemben premik na prometnem področju. Nova trasa omogoča večjo varnost, izboljšuje tehnične parametre in prinaša bistveno večjo operativno zanesljivost. Od začetka gradnje je bila zasnovana tudi z mislijo na prihodnost, saj se že nadgrajuje v dvotirni sistem. To je bila pomembna in premišljena razvojna usmeritev, ki jo je ministrica Alenka Bratušek sprejela leta 2019. Z izvedbo dvotirnosti bodo kapacitete na tej trasi še dodatno povečane. Namesto dosedanjih 98 vlakov na dan in 212 vlakov po začetku obratovanja nove enotirne proge, se bo po dvotirni progi lahko vozilo kar 252 vlakov dnevno.

Drugi tir je tudi projekt, ki se ponaša z evropskimi tehničnimi standardi najvišjega ranga. Izvaja se skladno s tehničnimi specifikacijami interoperabilnosti ter je pripravljen na uvedbo naprednih signalno-varnostnih sistemov. Digitalizacija železni-

ške infrastrukture je ključna za učinkovito upravljanje prometa, optimizacijo kapacitet in večjo varnost. S tem Slovenija ne sledi le evropskim smernicam, temveč aktivno soustvarja sodoben in interoperabilen železniški prostor.

Projekt Drugi tir ima poseben pomen tudi z vidika trajnosti. Evropska prometna politika spodbuja preusmerjanje tovornega prometa s cest na železnico, saj je železniški promet energetsko učinkovitejši in okolju prijaznejši. Povečana zmogljivost proge Divača–Koper omogoča večji delež železniškega prevoza, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov ter razbremenitev cestnega omrežja. Drugi tir tako neposredno prispeva k uresničevanju podnebnih ciljev države in Evropske unije.

Dokončanje drugega tira pa ne pomeni konca razvojnih ambicij, temveč šele njihov začetek. Pred nami so nadaljnje nadgradnje na ključnih koridorjih, odprava preostalih ozkih grl ter krepitev regionalnih in mednarodnih povezav, s poudarkom na progah visokih hitrosti. Izkušnje, pridobljene pri tem projektu, so dragocena podlaga za prihodnje investicije in za sistemski razvoj železniške infrastrukture kot hrbtenice trajnostnega prometnega sistema.

Prepričana sem, da drugi tir Divača–Koper predstavlja več kot le infrastrukturni projekt. Že danes ga lahko vidimo kot simbol uspešnega modela financiranja in izgradnje, hitrega reševanja številnih izzivov in predvsem odgovornega upravljanja. Zgradili smo progo, ki bo desetletja oblikovala prometne tokove in utrjevala položaj Slovenije v evropskem prometnem prostoru.

Drugi tir je sinonim za uspešno vođen projekt, obenem pa je temelj sodobne, zmogljive in dolgoročno hitre slovenske železniške infrastrukture.

ODPRLI SMO **TRI** INFORMACIJSKE TOČKE!

V času gradnje drugega tira smo odprli tri informacijske točke, ki ponujajo temeljit vpogled v mnoge vidike in razsežnost trenutno največjega infrastrukturnega projekta v Sloveniji.



Center za obiskovalce **Kraški rob** vabi z bogatimi vsebinami. V njem se lahko s pomočjo tehnologije VR in virtualnih očal izkusi različna adrenalinska doživetja ter se skozi interaktivno izkušnjo seznaniti z gradnjo drugega tira.



V **Divači** ob nekdanjem vodohranu si je mogoče ogledati razstavo na prostem, ki je obiskovalcem dostopna vse dni v letu.



V **Klancu pri Kozini**, v prenovljeni nekdanji čuvajnici ob stavbi vodne črpalke, je postavljena interaktivna razstava. Ogled je mogoč po predhodnem dogovoru. Pišite nam na [infotocka@2-tdk.si](mailto:infotocka@2-tdk.si).

VABLJENI!

2TDK



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



Sofinancira  
Evropska unija

Več kot nova proga. Nova raven prevozov.

2TDK 

# Drugi tir – pot prihodnosti

Krajši potovalni čas



za 25 %

Večja hitrost potovanja



do 160 km/h

Večja prepustnost proge



212 vlakov dnevno

7 predorov



več kot 37 km

3 viadukti



tehnično zahtevni in slikoviti

Krajša razdalja



27 km (prej 44 km)

Z drugim tirom do boljše prihodnosti –  
za gospodarstvo, okolje in vse nas.



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



Sofinancira  
Evropska unija