



#### 8 PREDOROV

|    |         |    |         |
|----|---------|----|---------|
| T1 | 6.714 m | T5 | 128 m   |
| T2 | 6.017 m | T6 | 358 m   |
| T3 | 330 m   | T7 | 1.163 m |
| T4 | 1.954 m | T8 | 3.808 m |

skupna dolžina predorov:  
**20,5 km**

#### 2 VIADUKTA

|    |       |
|----|-------|
| V1 | 452 m |
| V2 | 647 m |

skupna dolžina viaduktov:  
**1,1 km**

#### 2 MOSTOVA 1 GALERIJA

|    |       |
|----|-------|
| M1 | 70 m  |
| G  | 45 m  |
| M2 | 100 m |

↪ prestavitev  
obstoječega tira

🚆 drugi tir med ENP  
Dekani in Koprom,  
ca. 1.200 m

**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.si/drugitir](https://facebook.si/drugitir)

S sofinanciranjem Evropske unije  
Instrument za povezovanje Evrope

## DEJSTVA O DRUGEM TIRU

- Drugi tir bo **27,1 kilometra** dolga nova železniška proga od Divače do Kopra, ki bo potekala skozi **8 predorov**, čez **2 viadukta**, **2 mostova** in skozi **1 galerijo**.
- Najvišja hitrost tovornega vlaka bo do **120 km/h**, potniškega do **160 km/h**
- Največji vzdolžni naklon: **17 %**.
- **20,5 km** ali **75 %** proge bo potekalo skozi predore. Skupna dolžina predorov, servisnih in izstopnih cevi: **37,4 km**.
- Dolžina najdaljšega predora: **6714 m**
- Z razširitvijo servisnih cevi treh najdaljših predorov bo **61 %** proge zgrajenega drugega tira gradbeno že pripravljenih na prihodnjo gradnjo dodatnega tira.
- Največji infrastrukturni projekt v Sloveniji.
- Investitor in upravljavec: **2TDK**
- Čas izgradnje: **8 let**
- Ocenjena vrednost celotnega projekta izgradnje drugega železniškega tira Divača-Koper je **1 milijarde in 46 milijonov evrov** (po stalnih cenah iz decembra 2017) z vključeno razširitvijo servisnih cevi v treh najdaljših predorih.



## FINANCIRANJE

Drugi tir se bo financiral na način, da bo čim manj bremenil davkoplačevalce. Viri financiranja so kapitalski delež Slovenije in drugih držav ter posojilo Evropske banke za razvoj s poroštvom EFSI (Evropskega sklada za strateške investicije) in SID banke. Večinski delež nepovratnih evropskih sredstev je že zagotovljen iz razpisov Evropske komisije. Prav razpršena finančna konstrukcija projekta drugi tir bo omogočila, da se bodo v Sloveniji lahko iz proračuna financirali tudi drugi razvojni infrastrukturni projekti. Ocenjena vrednost celotnega projekta po opravljenem revidiranju s strani zunanje izvajalca znaša 1,047 milijarde evrov (stalne cene, december 2017) brez v preteklosti že vloženi sredstev in davka na dodano vrednost v času gradnje, kar omogoča evropska direktiva za projektni način financiranja. Strošek izgradnje drugega tira bodo v največji meri povrnili uporabniki infrastrukture v pristanišču, na železnici in težka tovorna vozila na avtocestnih odsekih, kar je sodoben evropski način financiranja velikih infrastrukturnih projektov skladen z načelom zelene mobilnosti.

## VARNA PROGA

Drugi tir bo varna proga, zgrajena bo po evropskih standardih. Ob predorih bodo zgrajene servisne in izstopne cevi, ki bodo v primeru nesreče omogočile umik potnikov na varno. Zasilni izhodi v predorih bodo opremljeni s protipožarnimi vrati. Na sredini proge, med drugim predorom in viaduktom Gabrovica bo zgrajena reševalna postaja.

## GRADNJA 8 PREDOROV

12,7 kilometrov predorov drugega tira bo zgrajenih v občutljivem prostoru kraškega sveta. Da bi zmanjšali tveganje, so bile izvedene dodatne geološko-geomehanske raziskave. Tehnologija izgradnje predorov bo upoštevala značilnosti kraškega terena.

Na 85 % proge je predvidena gradnja tira na togi podlagi, na manjšem delu, 15 % proge, zunaj predorov pa na klasični tirni gredi.



Tir na togi podlagi



Tir na klasični  
tirni gredi

## 2 MOSTOVA IN GALERIJA

Dolino Glinščice bosta premostila dva mostova, ki ju bo povezovala galerija. Ti trije objekti bodo grajeni v obliki zaprte škatlaste konstrukcije. S tem se bo omilil vpliv železniškega prometa na zavarovano območje doline Glinščice, kjer so že stari Rimljani zgradili 14 kilometrov dolg vodovod.



Most čez Glinščico

Viadukt Gabrovica



## 2 VIADUKTA

Z viaduktom Gabrovica železniška proga prečka Osapsko dolino pod obstoječim avtocestnim viaduktom Črni Kal. Viadukt bo dolg 452 metrov in bo potekal na višini od 10 do 60 metrov.

Kasneje bo proga z viaduktom Vinjan, dolgim 647 metrov, prečkala dolino Vinjanskega potočka. Opremljena bo z zaščito proti vetru in hrupu.



# DRUGI TIR

NOVA ŽELEZNIŠKA POVEZAVA DIVAČA-KOPER

[WWW.DRUGITIR.SI](http://WWW.DRUGITIR.SI)

## DRUGI TIR BO SODOBNA, HITRA, VARNA IN OKOLJU PRIJAZNA PROGA

- zanesljiva in varna proga
- namenjena **tovornemu in potniškemu** prometu
- krajši vozni čas, pot od Divače do Kopra bo trajala **največ 35 minut**
- okolju **prijaznejša, trajnostna** oblika transporta
- nova **delovna mesta in poslovne priložnosti**
- **sodobna železniška navezava** med tovornim pristaniščem Koper in regijo ter širšim evropskim železniškim omrežjem
- **222 vlakov na dan** (obstoječi in drugi tir) namesto današnjih 90 vlakov na dan
- preko **40 milijonov ton tovara** na leto (obstoječi in drugi tir) namesto današnjih 14 milijonov ton tovara na leto

## DRUGI TIR JE BREZ DVOMA NUJEN

Pred več kot 50 leti je bila zgrajena železniška proga Divača–Koper, ki je omogočila razvoj pristanišča Koper in povezala slovensko Obalo z zaledjem. Zmogljivost te proge danes omejujejo njene tehnične lastnosti, na promet na progi pa močno vplivajo izredni dogodki, poletni gozdni požari poleti, podori zaradi narave terena in pogosta nujna vzdrževalna dela.



## DOBRA POVEZAVA POMENI GOSPODARSKO RAST

Drugi tir bo povečal mobilnost med edinim slovenskim pristaniščem in njegovim zaledjem ter državami srednje in vzhodne Evrope. Ponudil bo boljše pogoje potovanja, pospešil razvoj logistike in mednarodne menjave.

Slovenija ima dolgo skupno zgodovino z državami srednje in vzhodne Evrope, prav te države so pomemben gospodarski partner Slovenije.

## POVEZUJEMO EVROPO

Drugi tir je del vseevropskega TEN-T transportnega omrežja. Prek ozemlja Slovenije potekata dva koridorja jedrnega omrežja, katerih sestavni del je tudi proga Divača–Koper, in sicer:

- **Baltsko-jadranski koridor** v smeri (Gradec)–Šentilj–Maribor–Ljubljana–Koper/Trst in
- **Sredozemski koridor** v smeri (Benetke)–Trst/Koper–Ljubljana–Pragersko–Hodoš–(Budimpešta).



## BOLJŠI ŽIVLJENJSKI POGOJI ZA LOKALNO PREBIVALSTVO

Z novo povezavo se bo znatno izboljšalo življenje prebivalcev ob progi. Obstoječi tir, ki danes predstavlja stalno grožnjo in motnjo, bo nadomestil novi, drugi tir, ki poteka večinoma skozi predore. Po dograditvi nove dvotirne železniške proge se bo namembnost obstoječega tira spremenila v kolesarsko in rekreacijsko pot, ki bo služila v turistične namene in spodbujala razvoj podeželja.



## VEČ VLAKOV, KRAJŠI POTOVALNI ČASI

Drugi tir bo povečal zmogljivost prevoza tovara iz Luke Koper. Pot od Divače do Kopra za tovarne vlake bo trajala od 25 do 35 minut. Na tej relaciji bodo ponovno vozili potniški vlaki, njihov čas vožnje bo krajši od 20 minut.

## OKOLJU PRIJAZNO

Drugi tir bo zmanjšal vplive na okolje in okoljska tveganja. Železnica je do okolja prijazen transport, prispeva k zmanjšanju porabe energije, onesnaževanja zraka in izpustov CO<sub>2</sub>.



## NOVA DELOVNA MESTA

Ko bo drugi tir zgrajen in bo začel z obratovanjem, bo ustvaril potencial za oblikovanje 9 tisoč novih delovnih mest, tako v logističnih dejavnostih na področju koprskega pristanišča kot posredno v celotnem gospodarstvu. S tem bo pomembno prispeval k razvoju in uspešnosti Slovenije.

## VELIKA RAZVOJNA PRILOŽNOST

Gradnja drugega tira je velika razvojna priložnost, ki bo omogočila hitrejšo rast pretovora in povečala konkurenčno prednost Luke Koper, širitev logističnih dejavnosti v celotni Sloveniji pa bo pospešila razvoj v drugih panogah gospodarstva.



## DVOTIRNOST

Drugi tir bo sprva nova enotirna proga. Načrtovana razširitev servisnih cevi v treh najdaljših predorih bo zagotovila osnovne pogoje za kasnejšo gradnjo dodatnega tira, s čimer bo uresničen cilj, da bi bil drugi tir v prihodnosti dvotirna proga.