

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN
PROSTORSKO PLANIRANJE

Langusova 4, Ljubljana

Prisotnim na sestanku

Datum: 4.9.2014

Zadeva: TEN-T Čezmejni projekt železniške proge Trst-Divača: zapisnik s tehničnega sestanka dne 11.7.2014

Dne 11. julija 2014 je potekal tehnični sestanek v zvezi z implementacijo čezmejnega projekta železniške proge Trst-Divača v Trstu, v prostorih EEIG Trieste. Sestanka so se udeležili:

- g. Roberto Ferrazza (Ital. ministrstvo za infrastrukturo in transport),
- g. Carlo Comin, g. Carlo de Giuseppe, g. Emanuel Čerček, g. Edo Franetič (EEIG Trieste-Divača),
- g. Robert Oblak (DRI)
- g. Carlo Fortuna (FVG),
- g. Matjaž Vrčko, ga. Elvira Bilič (Slov. ministrstvo za infrastrukturo in prostorsko planiranje).

EEIG Trieste-Divača je predstavila napredek na projektu Trst-Divača. Predhodni načrt za slovenski odsek projekta je bil dokončan in umeščanje nove proge poteka po načrtih. Na italijanskem odseku so bile dokončane geološke preiskave in junija 2014 se začneja preliminarno načrtovanje na italijanskem odseku nove proge. Predlagali so izvedbo nove prometne študije, da bi lahko nadaljevali z Aktivnostjo 2 na italijanski strani projekta.

Slovensko ministrstvo je predstavilo nekaj zaključkov iz prometnega modela slovenske železniške mreže. Z namenom odprave ozkih grl na njegovem zahodnem delu do leta 2030 bo Slovenija zgradila drugi tir na odseku Divača-Koper. Na odseku Ljubljana-Divača so v prvi fazi načrtovani organizacijski ukrepi za uvedbo sistema za upravljanje železniškega prometa (ERMTS 2. stopnja, ali APB), da bi se povečala kapaciteta, v drugi fazi pa je načrtovana nadgradnja železniškega odseka Ljubljana-Divača. Skladno s slovenskim prometnim modelom se bo tudi tovorni promet na odseku Trst-Divača povečal za do 8 milijonov ton na leto do 2030. Zato je potrebna nova proga ali nadgradnja obstoječe proge na relaciji Trst-Divača.

Italijanski predstavniki so razložili njihove poglede glede železniške proge Trst-Divača. Rezultati prometne študije, ki jo je pripravil Italfer leta 2012, kažejo povečanje števila vlakov na tej proggi na 58 z današnjih 20 vlakov na dan.

Slovenski predstavnik je odgovoril, da je trenutno število vlakov rezultat slabega stanja infrastrukture na tem železniškem odseku. Čeprav je 58 vlakov na dan ustreza 8 milijonom ton na leto. Promet skozi Slovenijo na mediteranskem koridorju se povečuje. Zato je potrebno del prometa preusmeriti na železnice. To ne bo mogoče, če se na odseku Trst-Divača ne vzpostavi omrežje TEN-T standardov. Brez nove investicije na železniški progi Trst-Divača se bo promet povečal na avtocestah, kar bi povzročilo ogromne okoljske probleme v Sloveniji, še posebej, če bi morali uvesti tretji pas na slovenski avtocesti na mediteranskem koridorju. Po slovenskem prometnem modelu bo modernizacija tega odseka dovoljevala dvig tovarnega prometa za 8 milijonov ton letno ali na 60 vlakov na dan do okrog 2030.

Italijanski predstavniki so razložili, da zaradi nizke prometne napovedi in visokih stroškov nove proge visoke hitrosti med Nabrežino in državno mejo izgradnja nove proge B1 ne more biti obravnavana kot prva prioriteta in je lahko prestavljena enkrat v bodočnost, ko kapaciteta nadgrajene proge ne bo več zadostna.

Na tem odseku bo nadgradnja potekala v smeri doseganja TEN-T standardov. Posledično bi lahko bile študije potrebne za nadgradnjo razvite v okviru TEN-T Odločbe.

Zaključki tehničnega srečanja so:

- obe strani sta sporazumni, da lahko prometni napovedi iz slovenskega prometnega modela in iz študije Italfero harmonizirata. Ciljna količina tovarnega prometa bi morala biti nastavljena na 8 milijonov ton letno. Zato je potrebno izpeljati dodatno prometno študijo. Italijanska stran je že izvedla modelno študijo za leti 2030 in 2050; nujno bo razširiti obstoječo študijo s slovenskim odsekom vsaj do Ljubljane. Za to bo Italija potrebovala slovenske infrastrukturne podatke.
- Aktivnost 2 (predhodni načrti) bi morala biti v celoti izvedena, kakor je opredeljeno v Odločbi Komisije, vključno z določitvijo točke, kjer bo proga prečkala državno mejo za povezavo na ta železniški odsek.
- Italija bo v prvi fazi progo nadgradila v skladu s TEN-T standardi. Nova železniška proga B1 na odseku Nabrežina-državna meja bo vzpostavljena v naslednji fazi, za kar se načrtovanje nadaljuje.
- Slovenija že tako razmišlja o prestavitvi obstoječe proge v koridor planirane hitre železnice, vendar v prvi fazi z verjetno z nižanimi standardi, kot je bilo v začetku načrtovano.
- Slovenija bo razširila predhodni načrt in postopek za sprejem nacionalnega prostorskega načrta za novo železniško progo Trst-Divača z vozliščem Divača in sežansko povezavo z obstoječo progo.
- Aktivnost 4-Dokončni načrt bo prilagojen z ozirom na nova dejstva na italijanski in slovenski strani železniške proge Trst-Divača.
- EEIG bo pripravila informacijo o aktivnostih, ki bi se lahko zaključile do 31.12.2015. V skladu s tem bo na INEA naslovljen zahtevek za modifikacijo.
- EEIG bo pripravila oceno, katere študije bi lahko kandidirale za CEF sofinanciranje v naslednjem razpisu.
- IGC se bo sestal septembra 2014.
- EEIG bo podpisala pogodbo z RFI in DRI za storitve s strani njunega osebja. To je potrebno, da bosta lahko RFI in DRI izstavljal račun za EEIG. Ti stroški bodo upravičeni v Aktivnosti 3.

Pripravila: Matjaž Vrčko in Elvira Bilič