

Lenča HUMERCA ŠOLAR
Meta MURŠEC
Varja MAJCEN LJUBIČ
Pavli KOC

Drugi tir – od strateških usmeritev do gradbenega dovoljenja

V prispevku »Drugi tir – od strateških usmeritev do gradbenega dovoljenja« je projekt predstavljen z vidika umeščanja v prostor. V uvodnem delu prispevka so povzete strateške usmeritve tako iz splošnih strateških dokumentov s področja prostorskega načrtovanja kot tudi iz strateških dokumentov s področja prometne infrastrukture. Drugi del prispevka povzema glavne značilnosti in zanimivosti postopka priprave državnega prostorskega načrta, vključno z vsemi potrebnimi dejavnostmi, h katerim smo zavezani s predpisi, ki urejajo varstvo okolja. V tretjem delu prispevka je opisan postopek

pridobitve gradbenega dovoljenja. Poudariti je treba, da prispevek ne obravnava problematike financiranja in termenskega načrta izgradnje tega strateško pomembnega projekta. Ti problematiki sta namreč v pristojnosti Ministrstva za infrastrukturo.

Ključne besede: drugi tir, strateška usmeritev, prostorsko načrtovanje, državni prostorski načrt, celovita presoja vplivov na okolje, presoja vplivov na okolje, gradbeno dovoljenje

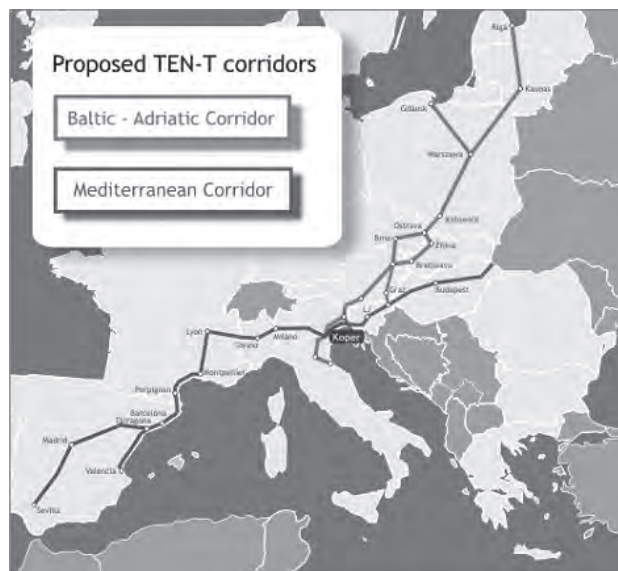
1 Povzetek strateških usmeritev iz splošnih strateških dokumentov s področja prostorskega načrtovanja in iz strateških dokumentov s področja načrtovanja prometne infrastrukture

Preko ozemlja Republike Slovenije skladno z Uredbo EU št. 1316/2013 potekata dva koridorja jedrnega omrežja TEN-T, 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).

V Kopru, ki leži na obeh osrednjih koridorjih, je edino slovensko mednarodno tovorno pristanišče. Neposredno je povezano z železniškim in avtocestnim sistemom. Naraščajoči promet in s tem pretovor v koprskem pristanišču iz leta v leto raste, kar povzroča preobremenitev obstoječih prometnih povezav.

Luka je z železniškim omrežjem povezana že od leta 1967, ko je bila zgrajena enotirna proga Prešnica–Koper. Nova enotirna



Slika 1: Drugi tir železniške proge Divača–Koper kot del omrežja TEN-T (vir: internet 1).

proga je luko navezala na obstoječo železniško povezavo Divača–Reka. Proga poteka po topografsko izrazito neugodnem terenu in je zaradi velikih vzponov ozko grlo na slovenski železniški infrastrukturi. Danes obstoječa železniška povezava med Koprom in Divačo je dolga 45 km. Del te povezave se modernizira in tako začasno rešuje težavo. Omogoča namreč razvoj

koprskega pristanišča do leta 2018, z izboljšavami in nadgradnjo do leta 2020, potem pa bo nujna izgradnja drugega tira.

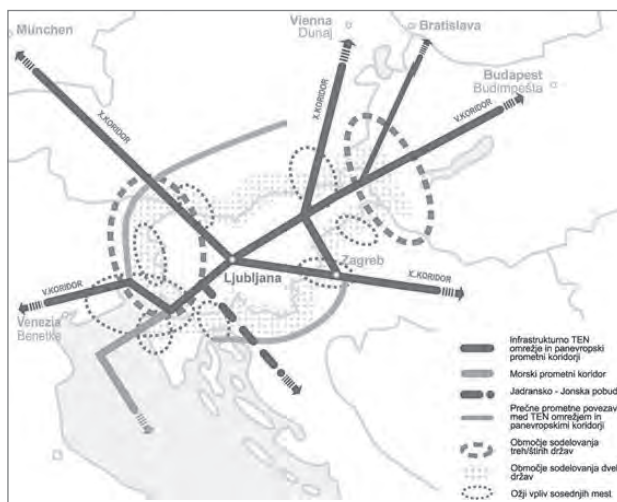
Pomembnost proge Divača–Koper se najbolj kaže v železniškem mednarodnem tovarnem prometu zaradi vloge tovarnega pristanišča Koper pri povezovanju zalednega slovenskega in evropskega gospodarstva s čezmorskimi trgi.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije v poglavju »Zasnova prostorskega razvoja Slovenije s prioriteta in usmeritvami za doseg ciljev prostorskega razvoja Slovenije« glede evropskih prometnih koridorjev določa, da se Slovenija z javno gospodarsko infrastrukturo vključuje v evropska infrastruktura omrežja (TEN), ki se v Sloveniji uresničujejo v okviru V. in X. panevropskega prometnega omrežja s prečnimi prometnimi povezavi med prometnimi koridorji in navezavami na Jadransko-jonsko pobudo. V poglavju »Razvoj prostorskih sistemov z usmeritvami za razvoj na regionalni in lokalni ravni« strategija glede javnega potniškega prometa določa, da se mora javni potniški promet na državni, regionalni in lokalni ravni razvijati v logistično povezan sistem. Razvoj celotnega sistema javnega potniškega prometa se tako razvija v povezavi med letalskimi, tirnimi, cestnimi in pomorskimi prevozi, pri čemer je poudarek na železniškem javnem potniškem prometu v smereh V. in X. prometnega koridorja skozi Slovenijo.

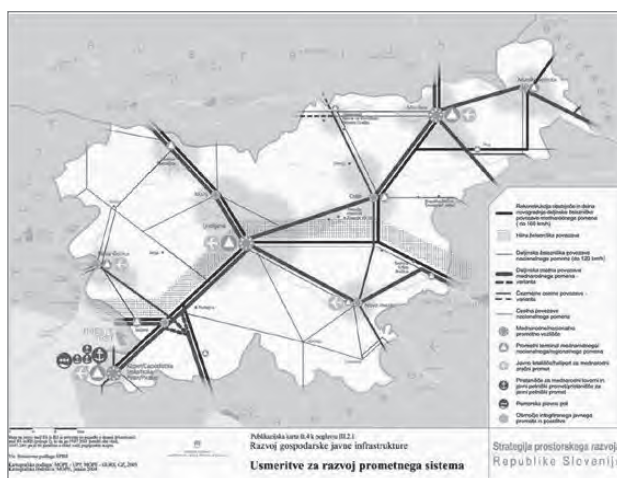
Načrtovanje drugega tira ima podlago tudi v Strategiji razvoja Slovenije, ki temelji na petih razvojnih prioritetah države. Podlaga za izgradnjo drugega tira železniške proge Divača–Koper je peta razvojna prioriteta, ki se nanaša na povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja, razvoj javnega prometa in modernizacijo železniškega omrežja, prednostno na V. in X. koridorju.

Strateški cilji nove prostorske ureditve, ki je predvidena tudi v Nacionalnem programu razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 13/96), so:

- zagotovitev sodobne in zmožljive železniške navezave Luke Koper na železniško omrežje v Republiki Sloveniji in s tem tudi na širše evropsko železniško omrežje,
- zagotovitev nadaljnega razvoja Luke Koper,
- povečanje stopnje varnosti prometa,
- skrajšanje voznih časov,
- zmanjšanje vplivov na okolje in zmanjšanje tveganj za okolje,
- preusmeritev tovora s cest na železnico,
- krepitev konkurenčnega gospodarstva in
- izboljšanje učinkovitosti Republike Slovenije za vključitev v sodobne prometne povezave EU.



Slika 2: Slovenski interesi v mednarodnem povezovanju (vir: Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije, Ur. l. RS, št. 76/04)



Slika 3: Usmeritve za razvoj prometnega sistema (vir: Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije, Ur. l. RS, št. 76/04)

2 Glavne značilnosti in zanimivosti postopka priprave državnega prostorskega načrta, vključno z vsemi potrebnimi dejavnostmi, h katerim je Slovenija zavezana s predpisi, ki urejajo varstvo okolja

Umeščanje drugega tira v prostor sega v leto 1996, ko je takratno ministrstvo za promet in zveze zaradi naraščajočih potreb naročilo izdelavo študije upravičenosti z naslovom »Povečanje kapacitet enotirne proge Divača–Koper«. Osnovna ugotovitev študije je bila, da le s posodobitvijo obstoječe proge in posegi na obstoječi infrastrukturi ni mogoče zadostiti zmožljivosti prevoza, ki so potrebne za predvideni razvoj luke Koper, in da je trajna rešitev le izgradnja drugega tira.



Slika 4: Različice tras drugega tira, obdelane v študiji upravičenosti iz leta 1996 (vir: Arhivsko gradivo MOP DzPGS – postopek priprave DPN)



Slika 5: Različica 4.1 (Vmaks = 100 km/h, i = 17 ‰) (vir: Arhivsko gradivo MOP – postopek priprave DPN)

V nadaljevanju je bilo preučeno šest različic poteka trase drugega tira za različne hitrosti, takrat še na dveh odsekih, Divača–Kozina in Kozina–Koper. Obravnavane različice, ki so prikazane na sliki 4, so obsegale različne rešitve, in sicer:

- paralelni potek drugega tira ob obstoječi progi,
- kombinacija delnega paralelnega poteka proge in umeščanje nove trase,
- umeščanje nove trase na celotni dolžini odseka (dve enotirni progi).

Čeprav so bile trase primerjane predvsem s prometno-tehničnega vidika, je bil ves čas upoštevan tudi okoljski vidik, saj je bila za odločitev za povečanje zmogljivosti ključna tudi izvedljivost posameznih različic. V prvem krogu vrednotenja je bila kot najprimernejša izbrana različica V4 z dolžino 47,8 km. V postopku optimizacije trase je bila izdelana še različica V4.1 z dolžino 51 km. Optimizirana različica je sicer nekoliko daljša, vendar ugodnejša z vidika investicije.

Ministrstvo za promet je poleti 1999 dalo pobudo za pripravo dveh DLN, in sicer za železniški povezavi Divača–Kozina in Kozina–Koper. Postopka priprave DLN se nista začela, ker je bila s strani takrat pristojne ustanove, Uprave RS za varstvo narave, zaradi velike koncentracije naravnih vrednot oziroma zavarovanih ekološko pomembnih območij, predvsem Kraškega roba, preko katerih bi potekala železnica, različica V4.1 z naravovarstvenega vidika preliminarno ocenjena kot nesprejemljiva. V primeru nadaljnjega načrtovanja trase po različici V4.1 je bila ugotovljena tudi velika potencialna nevarnost onesnaženja vodnega vira Rižana.

Umeščanje drugega tira se je nadaljevalo s proučevanjem drugih različic. Kot rezultat preučevanja je bila kot najustreznejša predlagana optimizirana trasa po različici I/2. Trasa te različice se je popolnoma odmaknila od obstoječe trase železniške proge in poteka v predoru.

K predlogu trase po različici I/2 so bile pridobljene usmeritve nosilcev urejanja prostora in stališča javnosti, na podlagi katerih je bila trasa dodatno optimizirana (različica I/3). To različico so podprli vse lokalne skupnosti in pristojna ministrstva.

Prednosti in pomanjkljivosti te različice so bile skupaj s prednostmi in pomanjkljivostmi drugih mogočih različic (prikazane na sliki 7) predstavljene v študiji »Predlog stališč do izbora variante drugega tira Divača–Koper«, ki jo je izdelalo SŽ Projektivno podjetje Ljubljana d. d. Glede na takrat potekajoče meddržavne pogovore z Republiko Italijo je bila v tej študiji upoštevana tudi možnost priključevanja na hitro progo na odseku Trst–Divača, različica M. Različice so bile primerjane z gradbeno-tehničnega in prometno-gospodarskega vidika.

Na podlagi rezultatov te študije je Ministrstvo za promet poleti 2000 dalo pobudo za pripravo DLN za drugi tir za celoten odsek Divača–Koper. V okviru priprave DLN je bila izdelana študija različic, ki je celovito primerjala različici I/2 in I/3.

Na osnovi strokovnih podlag po posameznih primerjalnih vidikih je bilo ocenjeno, da je sprejemljivejša različica I/3. Trasa izpolnjuje prometno-tehnične in varnostne kriterije, hkrati pa se izogne večini varovanih območij. Za to različico je bil izdelan predlog državnega lokacijskega načrta, ki ga je vlada poleti 2005 sprejela z uredbo o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper.

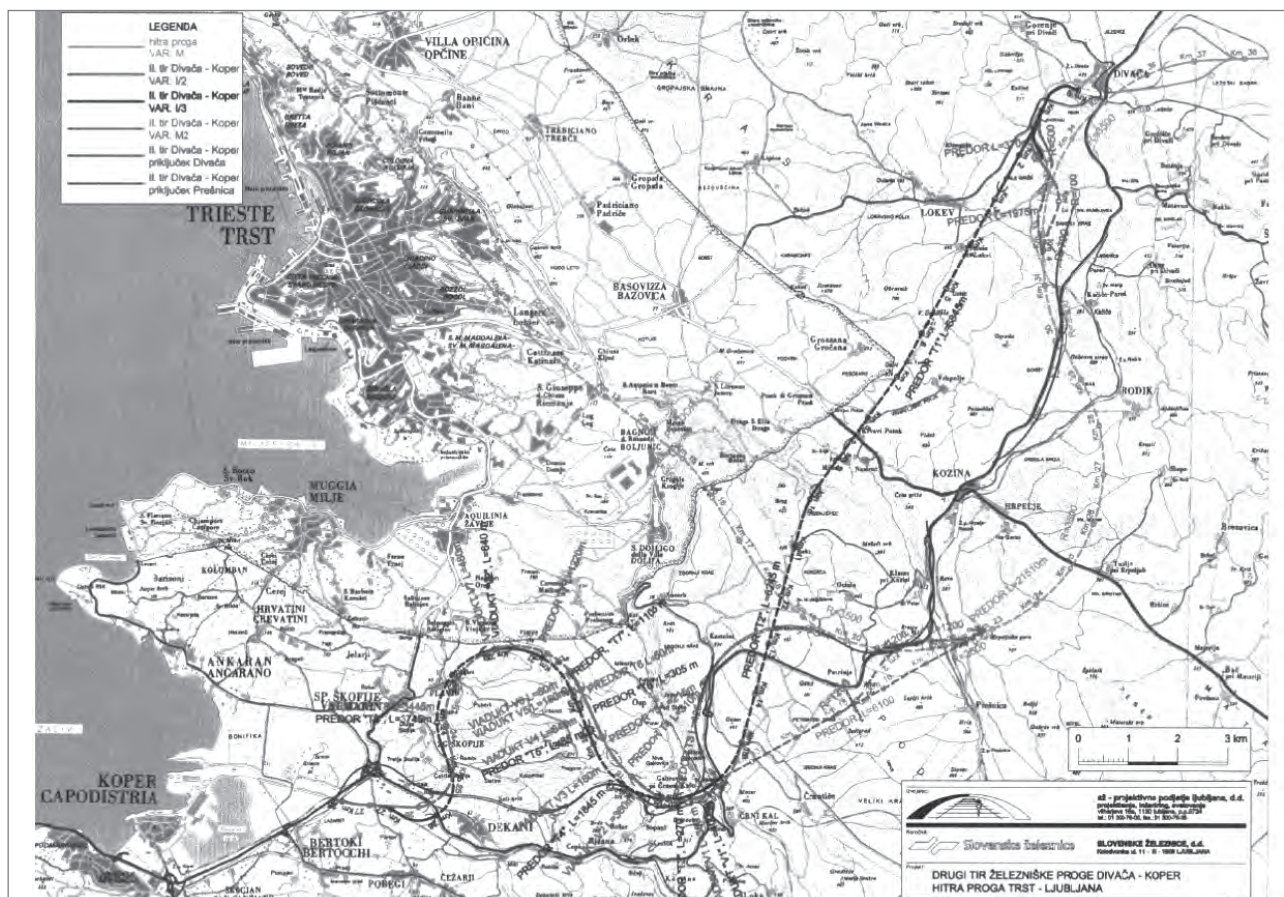
Poleti 2007 je Ministrstvo za promet podalo pobudo za spremembo in dopolnitev sprejetega DLN. Razlog za pobudo je bila potreba, da se nova proga med Divačo in Kopro na načrtuje kot dvotirna, nanjo pa bi se priključila tudi nova železniška povezava med Divačo in Trstom. Podlaga za pobudo za spremembo DLN je bila študija »Preveritev možnosti gradnje nove dvotirne železniške proge med Divačo in Kopro po trasi variante I/3«, ki jo je kot zasnovano študijo izdelalo SŽ Projektivno podjetje Ljubljana d. d.

Naloga te študije je bila izdelati zasnovo nove dvotirne proge Divača–Koper, ki poteka po trasi, določeni z uredbo o državnem lokacijskem načrtu (za enotirno progo). Preveriti je bilo treba vse posege, ki bi bili spremenjeni zaradi dvotirnosti proge. Osnovne značilnosti trase (hitrost, nagibi, elektrifikacija, dopustne osne in dolžinske obremenitve ...) so ostale enake.

Vlada RS je julija 2008 sprejela sklep o začetku priprave sprememb in dopolnitev državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper v novo dvotirno progo, ki v skupen projekt povezuje drugi tir in novo hitro progo Trst–Divača. Kot glavna smer je bila predvidena smer Trst–Divača, od katere se v cepišču v predoru v bližini Črnega Kala odcepi smer proti Kopro.

Hkrati s temi dejavnostmi je bila v okviru Pobude skupnosti Interreg III/A Slovenija-Italija izdelana tudi »Študija izvedljivosti nove železniške povezave Trst–Divača«, ki jo je julija 2008 izdelalo SŽ – Projektivno podjetje, Ljubljana, d. d. Priključek proge iz smeri Trsta je bil predviden v cepišču proge Divača–Koper, v predoru na odseku med Divačo in Črnim Kalom.

Na podlagi sklepa ministra za promet, ki je spomladi 2009 določil, da se na odseku Divača–cepišče načrtuje dvotirna proga, na odseku cepišče–Koper pa enotirna proga, se je začela izdelava projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja. Ta predvideva izgradnjo enotirne proge na odseku od Črnega Kala



Slika 6: Različice, obravnavane v naslednjih krogih primerjave (študija upravičenosti iz leta 1996) (vir: Arhivsko gradivo MOP DzPGS – postopek priprave DPN).



Slika 7: Različice, obravnavane v študiji SŽ iz leta 2000 (vir: Arhivsko gradivo MOP DzPGS – postopek priprave DPN).

do Kopra v skladu z veljavnim DLN, na odseku od Divače do Črnega Kala pa se obstoječa uredba o DLN dopolni tako, da se načrtuje dvotirna proga z odcepom v smeri proti Trstu. Po končani dopolnitvi DLN za dvotirno progo na odseku Divača–Črni Kal naj bi sledila dopolnitev v dvotirnost tudi na odseku Črni Kal–Koper.

V začetku leta 2010 je Republika Italija odstopila od načrtovanja trase Trst–Divača na tem območju. Posledično je Ministrstvo za promet predlagalo ustavitev postopka priprave sprememb in dopolnitev uredbe o DLN. Sklenjeno je bilo, da se nadaljuje izdelava PGD na odseku od Črnega Kala do Kopra, na odseku od Divače do Črnega Kala pa se PGD izdelava skladno z veljavno uredbo o DLN.

Postopek priprave sprememb in dopolnitev uredbe o DLN se je vseeno nadaljeval, toda le tiste posege, ki so potrebni zaradi dodatnih ureditev zunaj območja veljavnega DLN, ugotovljenih v fazi izdelave PGD. V spremembah in dopolnitvah DLN je načrtovana tudi optimizirana rešitev premoščanja potoka Glinščica. Namesto prvotno načrtovanega nasipa je v spremenjeni rešitvi načrtovan viadukt, s čimer se je zmanjšal vpliv posega na navedeni potok.

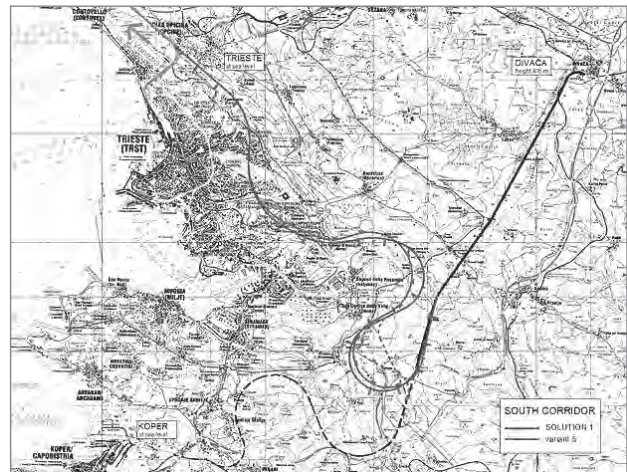
Sočasno s pripravo sprememb in dopolnitev uredbe o DLN v skrcenem obsegu se je pridobivalo okoljevarstveno soglasje, nadaljevala pa se je tudi izdelava vse potrebne projektne dokumentacije na podlagi veljavne uredbe o DLN. Uredba o spremembah in dopolnitvah uredbe o DLN za drugi tir železniške proge Divača–Koper je bila sprejeta poleti 2014.

3 Postopek pridobitve gradbenega dovoljenja

Postopek pridobitve gradbenega dovoljenja se je začel decembra 2011. Dinamika je bila upočasnjena zaradi pridobivanja okoljevarstvenega soglasja ter hkrati potekajočega postopka sprememb in dopolnitev državnega lokacijskega načrta. Upravni organ je roke za dopolnitev zahteve večkrat podaljšal, saj je moral investitor v tem času pridobiti tudi zemljišča za gradnjo, zaradi česar je bilo treba skleniti pogodbe z lastniki zemljišč, na katerih je bila predvidena gradnja.

Sočasno s tem postopkom so potekali tudi drugi postopki izdaje gradbenega dovoljenja, nekateri so se začeli že leta 2008. Izdano je bilo več gradbenih dovoljenj za modernizacijo obstoječe proge Divača–Koper, npr. za:

- rekonstrukcijo železniških postaj Divača, Kozina, Koper – tovorna,
- ukinitve večnivojskih križanj na obstoječi progi Divača–Koper in gradnjo novih podvozov ali nadvozov na obstoječi progi,



Slika 8: Končna rešitev poteka trase drugega tira železniške proge na odseku Divača–Koper (uredba o spremembah in dopolnitvah uredbe o DLN za drugi tir železniške proge Divača–Koper) (vir: Arhivsko gradivo MOP DzPGS – postopek priprave DPN)

- prilagoditev obstoječe proge Divača–Koper v krivinah in naklonih.

Gradbena dovoljenja za navedene posege so bila izdana na podlagi takrat veljavnih občinskih prostorskih aktov, ki so take gradnje omogočali, razen v delu podvozov Brgod in Prešnica, za katera je bil sprejet občinski podrobni prostorski načrt, pripravljen prav za ta posega.

Nekaj gradbenih dovoljenj je bilo izdano tudi na podlagi sprejetega DLN, in sicer za prestativte električnih in telekomunikacijskih vodov, gradnje elektronapajalnih postaj ipd. Vse te posege je bilo namreč treba izvesti pred začetkom gradnje drugega tira. Navedeni posegi so bili večinoma že izvedeni oziroma se izvajajo, ker je njihova izvedba predpogoj za gradnjo trase drugega tira Divača–Koper.

Leta 2014 je bila sprejeta sprememba DLN in pridobljeno okoljevarstveno soglasje. Investitor je pripravo projekta pospešil, ker se je izrazilo tudi v dejavnostih postopka za pridobivanje gradbenega dovoljenja. Konec leta 2014 je investitor vložil vlogo za izdajo gradbenega dovoljenja za prvi del trase s kopske strani v dolžini 1,2 km. Januarja 2015 je upravni organ (Ministrstvo za okolje in prostor) v postopek vključil stranske udeležence. Marca 2015 je izvedel ustno obravnavo, na kateri jim je predstavil projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja in zbral njihove pripombe. Stranski udeleženci so izrazili podporo projektu drugega tira, določene pripombe so bile podane le v zvezi s pridobivanjem posameznih zemljišč, za katera so postopki razlastitev še potekali. Pripombe so bile dane v smislu višine odškodnine, ne pa kot nasprotovanje projektu oziroma prenosu lastninske pravice. Gradbeno dovoljenje za ta odsek je bilo izdano marca 2015 in je pravnomočno.

V nadaljevanju leta 2015 se je investitor odločal med možnostjo pridobivanja delnih gradbenih dovoljenj za posamezne odseke in možnostjo pridobivanja enotnega dovoljenja za celo traso železniške proge Divača–Koper. Avgusta 2015 se je začel postopek izdaje gradbenega dovoljenja za del trase med postajo Divača in predorom T1. Odločitev je bila decembra 2015 spremenjena, investitor je vložil vlogo za pridobitev gradbenega dovoljenja za celotno traso. Upravni organ je v postopek vključil stranke in razpisal devet ustnih obravnav na različnih lokacijah (Koper, Divača, Kozina), na katerih jih je seznanil s projektom za pridobitev gradbenega dovoljenja. Tudi na teh obravnavah ni bilo izražena nasprotovanja projektu, kar prav gotovo kaže, da je bil projekt kot celota že dalj časa medijsko izpostavljen in v prostoru dobro znan ter javno sprejet kot pozitiven, deloma pa tudi zaradi kakovostne priprave predstavnikov investitorja (pooblaščenec in projektanta) na obravnave z ustreznimi predstavitvami projekta, korektnim odnosom in strokovnimi odgovori na konkretna vprašanja strank.

Gradbeno dovoljenje za celo traso drugega tira je bilo izdano marca 2016.

Prispevek končujemo z navedbo statističnih podatkov, ki ponazarjajo obsežnost projekta, zahtevnost dela in udeležence, ki so sodelovali v postopku izdaje gradbenega dovoljenja:

- Projekt za gradnjo tira v dolžini 27 km, ki zajema osem predorov in kar 20 km trase pod zemljo, dva viadukta, od katerih je eden v zaprti izvedbi, ter številne deviacije obstoječih cest in poti, izgradnjo novih dostopnih poti, deviacijo obstoječe proge v dolžini 900 m, prestativte električnih in telekomunikacijskih vodov in gradnjo dveh elektronapajalnih postaj za potrebe elektrifikacije proge, je sestavljen iz 14 posameznih projektov, združenih v celoto;
- skupaj obsega 175 fasciklov (štiri omare), od tega kar 10 vodilnih map;
- kljub izrazito podzemni gradnji je investitor pred izdajo gradbenega dovoljenja moral pridobiti pravico za gradnjo za kar 1.154 zemljišč;
- v postopek je bilo vključeno 520 strank in 22 soglasodajalcev, ki so skupaj izdali 135 soglasij.

Mag. Lenča Humerca Šolar, univ. dipl. geografinja in anglistka
Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 21, 1000 Ljubljana
E-pošta: lenca.humerca-solar@gov.si

Meta Muršec, univ. dipl. ing. arh.
Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 21, 1000 Ljubljana

Varja Majcen Ljubič, univ. dipl. prav.
Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 21, 1000 Ljubljana

Pavli Koc, univ. dipl. ing. arh.
Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 21, 1000 Ljubljana

Literatura in viri

Strategija prostorskega razvoja Slovenije, Ur. l. RS, št. 76/04.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, MZI, 2015.

Spletne strani MZI, <http://www.drugitir.si/>, Drugi_tir_zelezniske_proge_Divaca.pdf.

Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture, Ur. l. RS, št. 13/96.

Spis postopka priprave DLN, MOP 1996–2004.

Spis postopka priprave sprememb in dopolnitev DLN, MOP 2007–2014.

Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper (Ur. l. RS, št. 43/05, 48/11, 59/14 in 88/15).

Spis postopka pridobitve gradbenega dovoljenja št. 35105-118/2011, MOP 2011–2016.

Internet 1: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Drugi_tir_zelezniske_proge_Divaca.pdf