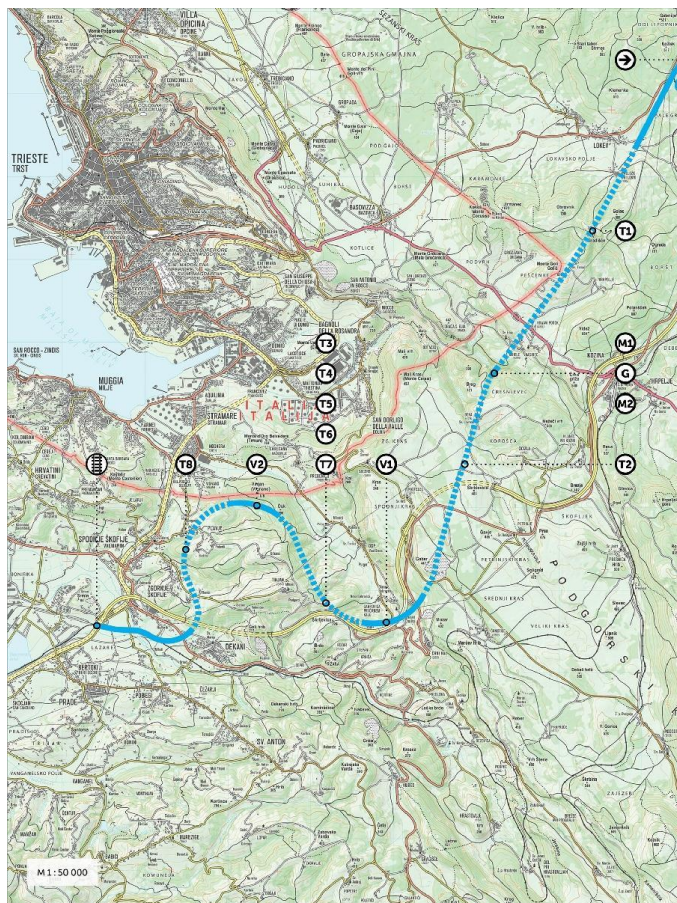


27,1 km - 8 PREDOROV - 2 VIADUKTA - 2 MOSTOVA - 1 GALERIJA

27,1 kilometra dolga trasa drugega tira Divača–Koper se iz Divače na kraški planoti spusti na priobalno območje na nekaj metrov nadmorske višine.

Zaradi zahtevne konfiguracije terena, okoljskih omejitev in premagovanja dobrih 400 metrov višinske razlike se je kot najprimernejša možnost izkazala t. i. predorska različica, katere 75 odstotkov trase poteka v predorih.

KAKO POTEKA NAČRTOVANA TRASA DRUGEGA TIRA?



Po proučitvi 16 različic v času 10 vlad je kot najustreznejša, tudi zaradi upoštevanja okoljskih vidikov, potrjena aktualna predorska trasa. Zadnja vlada je dala zeleno luč še tehnični nadgradnji projekta, da bo v prihodnje mogoča izvedba dvotirne proge.

Po načrtih proga za postajo Divača poteka najprej po rahlem nasipu, nato v vkopu, po treh kilometrih pa preide v prvi predor, ki je s 6.714 metri najdaljši predor na celotni trasi. Južno od naselja Mihele, v zgornjem delu doline Glinščice, preide proga na površje in premosti dolino z dvema mostovoma, med katerima je galerija. Po slabih desetih kilometrih proga preide v drugi najdaljši predor (6.017,34 m), nato po viaduktu Gabrovica (V1), ki poteka pod črnokalskim avtocestnim viaduktom, v dolgem loku zaobide naselje Gabrovica pri Črnem Kalu.

V nadaljevanju poteka trasa skoraj v celoti v predorih T3, T4, T5 in T6 po jugozahodnemu pobočju Osapske doline. V predzadnjem predoru T7 se usmeri proti jugu, poteka po zaseku in useku in nato z viaduktom Vinjan (V2) preči dolino Vinjanskega potoka in se drugič približa državni meji z Republiko Italijo. Proga zatem še zadnjič preide v predor, ki v dolgem levem loku poteka pod Plavjami in v zaledju Zgornjih in Spodnjih Škofij. V zaključku predora proga poteka pod traso avtoceste A1, v zaledju Dekanov preide v razširjen

predusek in nadaljuje potek po dolini Rižane. Po nasipu se približa obstoječi progi in poteka ob njej do cepišča Bivje.

Na zadnjem odseku načrtovana proga križa lokalno cesto in kolesarsko pot, premosti Rižano in se konča na cepišču Bivje.

ZMOGLJIVOST PROGE

Po končani gradnji drugega tira se prepustna zmogljivost modernizirane obstoječe proge poveča s 85 na 102 vlaka na dan, prevozna pa s 15,2 na 17,7 milijona neto ton na leto.

Ob upoštevanju voženj tovornih vlakov izključno v smeri Koper–Divača (po novi progi) in pričakovane obremenitve tovornih vlakov ter na podlagi izračunanih intervalov sledenja znaša zmogljivost nove proge oz. drugega tira 120 vlakov na dan oz. 25,7 milijona neto ton na leto, zmogljivost obeh prog (obstoječega in drugega tira) pa 222 vlakov na dan oz. 43,4 milijona ton na leto.

PREDVIDENA CENA PROJEKTA

Vrednost gradbenih del je ocenjena na 863 milijonov evrov, skupaj z predvidenimi stroški širitve treh servisnih cevi v največjih predorih pa dosega **960 milijonov evrov**.

FINANCIRANJE

Zakon izhaja iz ideje pridobitve evropskih sredstev s t. i. "blending" razpisa Evropske komisije v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF). Ta predvideva združevanje različnih evropskih finančnih virov in sodelovanja ene ali več zalednih držav, kar pa zahteva skupno podjetje - vlada je v zato ustanovila **projektno podjetje 2TDK**, ki bo naložbo izvedlo v svojem imenu in za svoj račun.

Za čas trajanja koncesije bi bilo lastnik infrastrukture, medtem ko bi lastnica zemljišč pod infrastrukturo ostala država. Ko bo infrastruktura enkrat zgrajena, ni predvideno, da bi bilo njeno upravljanje drugačno, kot je upravljanje preostale infrastrukture, ki ga izvaja družba Slovenske železnice-Infrastruktura. Odplačilo naložbe in donos na vložena sredstva bi poleg pobiranja redne uporabnine, ki jo prejme SŽ-Infrastruktura, zagotovili s pobiranjem predornine. Gre za pribitek na infrastrukturo zaradi nove naložbe, ki je prihodek družbe.

Zakon predvideva tudi tako imenovani "crossfinancing". Gre za povečanje cestnin za težka tovorna vozila, s katerimi bi zagotovili sredstva za alternativno infrastrukturo, ki bi razbremenila obremenjene avtoceste. Tretji vir pa je dajatev na pretovor v Luki Koper.

Druge države, ki bi vstopile v projekt, ne smejo prevzeti deleža, ki je enak ali večji od tistega, ki ga ima v lasti Slovenija. Države vlagateljice s tem ne bi mogle poseči v lastniško strukturo Luke Koper ali pridobiti pravice do prednostnega usmerjanja železniškega prometa.

KLJUČNI MEJNIKI PROJEKTA

Prva s študijami podkrepljena proučevanja možnosti nove železniške povezave, ki bi povezala Koper z notranjostjo države, so bila izvedena v poznih devetdesetih letih. S projektom se je do danes ukvarjalo deset vlad.

Leto 1996 - ministrstvo za promet in zveze naroči izdelavo študije upravičenosti povečanja zmogljivosti enotirne proge Koper-Divača. Osnovna ugotovitev študije upravičenosti je bila, da le s tehnološko reorganizacijo obstoječe proge in s posegi v obstoječo infrastrukturo ni mogoče obvladati predvidenega prometa in ustvariti rezervnih zmogljivosti na železnici, potrebnih za razvoj pristanišča v Kopru, oz. da trajno rešitev vprašanja zmogljivosti predstavlja le gradnja nove železniške proge.

Junij 2001 - izdelan je idejni projekt za gradnjo drugega tira Koper-Divača.

April 2005 - vlada sprejme državni prostorski načrt (DPN) za drugi tir, s čimer progo umesti v prostor.

Junij 2008 - vlada sprejme sklep o začetku priprave sprememb in dopolnitev DPN-ja za drugi tir v novo dvotirno progo.

April 2009 - ministrstvo za promet sprejme sklep o načrtu dvotirne proge na odseku Divača–cepišče Črni Kal in enotirne na odseku cepišče Črni Kal–Koper.

Oktober 2010 - tretja dopolnitev osnutka državnega prostorskega načrta, železniška povezava med Divačo in Kopro je ponovno enotirna, kot je bila predvidena z osnovno Uredbo o državnem lokacijskem načrtu iz leta 2005.

Februar 2015 - Slovenija projekt drugi tir prijavi na evropski razpis za nepovratna sredstva (CEF) in napove, da bo finančno konstrukcijo POZNEJE dopolnila z javno-zasebnim partnerstvom, pri čemer bo treba model takšnega partnerstva še določiti.

Junij 2015 - projekt pri CEF-u ni bil izbran, ker še ni znan zasebni partner pri projektu.

Marec 2016 - vlada sprejme sklep o ustanovitvi posebnega projektnega podjetja 2TDK za drugi tir.

Marec 2016 - ministrstvo za okolje in prostor izda gradbeno dovoljenje za drugi tir.

Marec 2017 - ministrstvo za infrastrukturo objavi predlog Zakona o gradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške povezave Divača- Koper, ki temelji na javno-javnem partnerstvu in predvideva sodelovanje ene ali več zalednih držav pri financiranju projekta.

30. marec 2017 - vlada potrdi zakon o drugem tiru in ga pošlje DZ v obravnavo in sprejetje po nujnem postopku.

20. april 2017 - državni zbor z 49 glasovi za in 24 proti potrdi zakon o drugem tiru.

26. april 2017 - državni svet izglasuje veto na zakon, obenem začnejo civilne iniciative na čelu z gibanjem Davkoplačevalci se ne damo Vilija Kovačiča zbirati 2500 podpisov za začetek referendumskih postopkov.

8. maj 2017 - DZ v ponovnem odločanju z 49 glasovi za in 25 proti potrdi zakon o drugem tiru.

19. maj 2017 - teči začne rok za zbiranje potrebnih 40.000 podpisov za razpis referendum, Kovačiču pri zbiranju podpisov med drugim pomaga največja opozicijska stranka SDS, pobudniki se zavzemajo za spremembo trase in gradnjo dvotirne proge.

8. junij 2017 - vlada se odloči, da bo projekt nadgradila in da servisne cevi najdaljših predorov zgradi v širini, ki bo omogočala umestitev vzporednega tira nove proge. S sklepom se uradno zaveže, da bo med Kopro in Divačo sčasoma zgrajena dvotirna proga.

23. junij 2017 - Slovenija uspešno kandidira na tretjem razpisu CEF; za pripravljalna dela pri projektu drugi tir dobi 44,3 milijona evrov.

27. junij 2017 - pobudniki vložijo zbrane podpise za razpis referendum.

4. julij 2017 - DZ razpiše referendum o zakonu o drugem tiru.

5. julij 2017 - Kovačič se zaradi sklepa DZ-ja o razpisu referendum pritoži na ustavno sodišče in predlaga zadržanje odloka. Že prej na ustavno sodišče vloži pobudo za presojo po njegovi oceni neustavne poteze obrambnega ministrstva v času zbiranja referendumskih podpisov.

21. julij 2017 - ustavno sodišče zavrne Kovačičevo pobudo za oceno ustavnosti odloka o razpisu referendum, nekaj dni pozneje zavrže tudi pobudo za začetek postopka za oceno ustavnosti dopisa predsednika DZ-ja o določitvi roka za zbiranje podpisov v podporo zahtevi za razpis referendum.

24. avgust 2017 - začetek kampanje za referendum o zakonu o drugem tiru.

25. avgust 2017 - objavljen razpis za pripravljalna dela za drugi tir.

24. september 2017 - razpisan referendum.

Leto 2026 -2028 - predvidena gradnja drugega tira.

ZA in PROTI

Nasprotniki nameravajo volivce prepričati z argumenti, da se da drugi tir zgraditi ceneje, hitreje in do okolja bolj prijazno kot načrtuje vlada.

Vladna stran medtem navaja argumente, ki utemeljujejo, zakaj bi bil padec zakona o drugem tiru med Divačo in Kopro v škodo državi in da se s širšega evropskega vidika kaže, da projekt nima samo pozitivnih učinkov na Slovenijo, ampak tudi na regijo in Evropo.

V referendumsko kampanjo so se vključile tudi vse parlamentarne stranke z izjemo DeSUS-a.

BO KVORUM DOSEŽEN?

V Sloveniji poznamo po zakonu o referendumu in ljudski iniciativi zakonodajni in posvetovalni referendum ter referendum o spremembi ustave. Zakonodajni referendum je lahko predhodni ali naknadni. V primeru drugega tira bo šlo torej za naknadni referendum, saj bodo volivci odločali o sprejetju ali zavrnitvi zakona, ki ga je DZ že sprejel.

Za zavrnitev zakona mora sicer na referendumu več volivcev glasovati proti zakonu, poleg tega mora po ustavni ureditvi proti zakonu glasovati najmanj 20 odstotkov vseh volilnih upravičencev, torej **okoli 340.000 volivcev**. Takšna ureditev velja od sprememb ustave leta 2013 in zagotavlja strožje pogoje za zavrnitev zakona.

Referendum o drugem tiru bo tretji referendum do zdaj, izpeljan po teh pravilih. Junija 2014 pobudnikom referendum zaradi prenizke udeležbe ni uspelo zavrniti novele zakona o arhivih. So pa volivci na referendumu decembra 2015 zavrnilo novelo zakona o zakonski zvezi.

Zadnjo besedo o zakonu o drugem tiru bodo tako imeli volivci. Kovačič je sicer že napovedal, da bo v ustavno presojo bo vložil tudi sam zakon, če ta prestane referendumsko preizkušnjo.