



**ŠOLA
KOHEZIJE**

SC SIC Ljubljana
Strokovni izobraževalni center

RAZISKOVALNA NALOGA

DRUGI TIR



Mentorja: Miha Černe, Andreja Podobnik

Avtorji: Ekipa EuroFlow

Logistični tehnik

Ljubljana, januar 2026



Sofinancira
Evropska unija

Vsebina

1	3
1.1	3
1.2	3
2	4
3	5
3.1	5
3.2	5
3.3	6
3.4	6
3.5	6
4	7
4.1	7
4.2	7
4.3	7
5	7
5.1	8
6	9
7	10
8	11
8.1	11
9	12
10	15
11	16

Kazalo grafov

Graf 1: Finančni podatki	5
Graf 2: Anketa	13

Kazalo slik

Slika 1: Tir na odseku 2, viadukt vir: https://www.nadlani.si/novice/tir-na-odseku-2-drugega-tira-je-polozen-projekt-prehaja-v-naslednjo-fazo-del/	14
Slika 2: Železniški viadukt Gabrovica, vir: https://www.ponting.si/si/projekti/zelezniski-viadukt-gabrovica-122	15
Slika 3: Viadukt Gabrovica, vir: https://www.regionalobala.si/novica/celoten-drugi-tir-bo-gradil-kolektor-v-sodelovanju-s-turskima-podjetjema-yapi-merkezi-in-ozaltin	15
Slika 4: Zemljevid drugega tira, vir: knjiga Drugi tir – Nova železniška proga Divača – Koper.	16

1 NAMEN IN CILJI RAZISKAVE

Namen raziskave Drugega tira je pojasniti, zakaj je izgradnja nove železniške proge med Divačo in Koper pomembna za Slovenijo. Raziskava se osredotoča na ugotavljanje, kako drugi tir vpliva na boljše delovanje železniškega prometa, hitrejši in zanesljivejši prevoz blaga ter razvoj Luke Koper. Cilj raziskave je ugotoviti, ali drugi tir pomaga razbremeniti obstoječo železniško progo, izboljšati prometno varnost ter prispevati k gospodarskemu in trajnostnemu razvoju države. Poleg tega raziskava preučuje, kakšne koristi ima projekt za prebivalce, gospodarstvo in celoten prometni sistem v Sloveniji.

1.1 Kaj sploh je drugi tir in zakaj nas zanima?

Drugi tir je nova železniška proga, ki povezuje Divačo in Koper. Namenjena je predvsem izboljšanju železniškega prometa do Luke Koper, ki je eno najpomembnejših logističnih in gospodarskih središč v Sloveniji. Obstoječa železniška proga je stara, strma in pogosto preobremenjena, zato ne omogoča dovolj učinkovitega in varnega prevoza blaga. Drugi tir bo omogočil več vlakov, hitrejši promet in manj zastojev, kar je zelo pomembno za razvoj pristanišča in celotnega gospodarstva. Drugi tir nas zanima, ker predstavlja velik in zahteven projekt, ki ima dolgoročne posledice za državo. Zanima nas, kako takšni infrastrukturni projekti vplivajo na promet, okolje in kakovost življenja ljudi ter kako se pri tem usklajujejo gospodarski interesi in trajnostni razvoj. Poleg tega je drugi tir pogosto predmet javnih razprav, zato se nam zdi pomembno razumeti, zakaj je bil projekt načrtovan in kakšne koristi prinaša Sloveniji v prihodnosti.

1.2 Raziskovalno vprašanje

Naše raziskovalno vprašanje je bilo: katere so glavne naloge drugega tira, **njegovi** ključni izzivi, iz česa se projekt financira in katere so ključne prednosti pri železniškem prevozu tovora? V tej raziskovalni nalogi bomo odgovorili na to in **še** več.

2 MNENJE STROKOVNJAKINJE

Govorili smo z vodjo finančnega in računovodskega sektorja Nino Kolenc. Razložila nam je glavne izzive projekta, kot so:

- nepredvidljive kraške jame,
- zahtevno zagotavljanje finančne konstrukcije projekta,
- biološke razmere na trasi,
- vpliv pandemije COVID-19 ter energetska kriza
- koordiniranje dela z majhno projektno ekipo
- pomanjkanje izkušenj in kapitala ter dvig obrestnih mer

To gre za prvi slovenski infrastrukturni projekt takšne obsežnosti in zahtevnosti. Projekt drugega tira predstavlja pomemben mejnik za razvoj železniške infrastrukture v Sloveniji ter dragoceno izkušnjo za prihodnje velike projekte. Pridobljeno znanje in izkušnje bodo v prihodnosti pripomogle k boljši organizaciji, učinkovitejšemu financiranju in lažjemu obvladovanju tveganj pri podobnih infrastrukturnih investicijah. V pogovoru se je tudi osredotočila na sposobnost in znanje slovenskih znanstvenikov, povedala nam je da je njihovo znanje zelo pripomoglo gradnji v in blizu kraških jam. Pri tem nam je tudi povedala, da so vlaki zelo zasičeni, in bi vloga drugega tira bila zelo pomembna, ker bi pomagalo pri teh zastojih in zasičenosti.



3 Skupna vrednost investicije

Celotna vrednost projekta iz investicijskega programa je ocenjena na približno 1,194 milijarde € v tekočih cenah, to je vrednost z vsemi rezervami za nepredvidene stroške ter drugimi dodatki. Različni viri citirajo »slabih 1,2 milijarde €« kot uradno vrednost iz investicijskega programa. To pomeni, da so v oceno vključeni osnovni gradbeni stroški, rezerva za nepredvidene izdatke, obresti in operativni stroški družbe 2TDK, ki vodi projekt.

3.1 Financiranje: Viri sredstev

Investicijski program opredeljuje kombinacijo virov za financiranje projekta:

- **Državni kapital**

400 milijonov € kapitalskega vložka iz državnega proračuna, razporejenega v letih 2019–2022.

- **Evropska nepovratna sredstva**

250 milijonov € nepovratnih sredstev iz Evropske unije (Instrument za povezovanje Evrope). Pogodbe za 109 milijonov evrov so bile že podpisane ob potrditvi investicijskega programa.

- **Posojila**

Predvidena so posojila mednarodnih finančnih institucij, med drugim 250 milijonov € od Evropske investicijske banke (EIB). EIB je to posojilo odobrila, a z določenimi pogoji (npr. poroštvo države), in je del celotne finančne konstrukcije.

- **Dodatna posojila komercialnih bank**

Investicijski program predvideva tudi 167 milijonov € posojil iz komercialnih virov.

- **Dodatni državni viri v primeru nesodelovanja zalednih držav**

Predvidenih je dodatnih 200 milijonov € vložka, če se ne realizira sodelovanje z morebitnimi partnerji iz zalednih držav.

3.2 Prihodki za poplačilo investicije

Investicijski program predvideva, da se bo projekt v celoti poplačal iz prihodkov, ki vključujejo dajatve prevoznikov tovora (cestni, železniški prevoz) - to pomeni provizije/plačila, ki jih plačujejo uporabniki infrastrukture, dajatve iz pretovora v Luki Koper, druge prihodke, ki jih

bo ustvarjal projekt ali projektno podjetje 2TDK. Vlada in dokument to označujeta kot finančno in ekonomsko upravičen projekt, ki se bo poplačal iz prihodkov projekta samih.

3.3 Ekonomika projekta

Investicijski program vsebuje tudi ekonomske kazalnike, ki so bili zaključno predstavljeni javno, ekonomska stopnja donosa (ERR) je ocenjena okoli 6,6 %. To pomeni, da naj bi bil projekt ocenjen kot donosen tudi glede na stroške kapitala in standardne referenčne obrestne mere (npr. EIB prag 3,5 %).

3.4 Časovna in finančna dinamika

Čeprav investicijski program določa ocene in vire, veljajo tudi nekatere opombe; finančna konstrukcija je bila ob potrditvi delna — del virov še ni bilo popolnoma zagotovljenih, zlasti manjkajoči delež 8,4 % stroškov, ki ni povsem pokrit in zagotovljenost sredstev iz določenih virov (npr. državni proračun ali evropska sredstva) je odvisna od kasnejših odločitev in pogodb.

3.5 Stroški svetovalnih in upravljaljskih del

V investicijski program so vključeni tudi stroški svetovalnih storitev (npr. Deloitte), ki znašajo več deset milijonov evrov, kar vpliva na skupne stroške projekta.



Graf 1: Finančni podatki

4 ZAKONI, KI VKLJUČUJEJO DRUGI TIR

4.1 Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom (ZIUGDT)

Uradno ime: Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (v nadaljevanju ZIUGDT ali Zakon o drugem tiru). Status sprejet v Državnem zboru aprila 2017 in ponovno potrditiv 20. aprila 2017 zaradi veta Državnega sveta, in stopil v veljavo 21. julija 2018 po neuspešnih referendumih. Osnovna vsebina zakona ureja pravni okvir za izvedbo projekta Drugi tir, vključno z ustanovitvijo projektne podjetja 2TDK ter določbami o njegovem delovanju, nalogami 2TDK pri pripravi, finančnem inženiringu, organizaciji in izvedbi gradnje in gospodarjenju z novo infrastrukturo in opredelitvijo razmerij med Republiko Slovenijo kot koncedentom in 2TDK kot koncesionarjem.

4.2 Kaj Zakon določa glede financiranja in upravljanja?

Model financiranja projektu določa pravice in obveznosti družbe 2TDK pri pridobivanju kapitala, posojil in drugih finančnih virov, vključno z možnostjo uporabe evropskih sredstev, posojil in udeležbe drugih držav ali partnerjev. Določa koncesijsko razmerje med državo in investitorjem, z drugo tirno infrastrukturo v koncesiji družbe 2TDK za določeno obdobje (npr. 45 let koncesije). Zakon ni samo investicijski akt — namenjen je pravnemu urejanju vodenja velike državne infrastrukture ter finančnih in upravnih mehanizmov za njeno izvedbo.

4.3 Koncesijski akt in pogodba

Osnova na podlagi ZIUGDT je bila 8.5.2019 podpisana koncesijska pogodba med Republiko Slovenijo kot koncedentom in 2TDK kot koncesionarjem, ki podeljuje koncesijo za 45 let gradnje in upravljanja infrastrukture.

5 Pomen za financiranje

Koncesija omogoča, da 2TDK kot zasebno/državno podjetje pridobiva in upravlja sredstva (posojila, lastni kapital, prihodke) za izvedbo projekta. To je osnova za pravno upravičeno zadolževanje in finančni načrt vračanja posojil in stroškov iz prihodkov oziroma drugih finančnih instrumentov.

5.1 Poroštveni zakon

Poleg samega Zakona o drugem tiru je bila vlada oktobra 2019 potrdila predlog poroštvenega zakona, ki se uporablja tako za projekt Drugi tir kot tretjo razvojno os.

- **Kaj določa?**

Država jamči (poroštvo) za posojila, ki jih bo 2TDK najel za izvedbo projekta. To je ključni pravni instrument, zaradi katerega lahko 2TDK najame ugodna posojila (npr. pri EIB) — brez državnega poroštva bi bila obrestna mera občutno višja ali pa bi posojila sploh ne bilo mogoče pridobiti.

- **Finančni pomen:**

Zakon je bil pripravljen na podlagi investicijskega programa za projekt Drugi tir in določa pogoje državnega jamstva za kreditno financiranje investicije. Leta 2024 je bila v Državnem zboru sprejeta novela Zakona o drugem tiru, ki je omogočila nadaljevanje projekta z gradnjo tudi vzporednega (levi) tir — torej dejansko dvotirno progo, ne samo enotirne trase, spremenila pravne podlage glede lastništva in sodelovanja drugih držav pri financiranju in upravljanju projekta (nova ureditev onemogoča tuje lastništvo poleg Slovenije).

- **Finančni vpliv te novele:**

Ta sprememba dodatno razširja obseg projekta (in s tem finančne obveznosti), ker vključuje financiranje vzporednega tira v vrednosti 400 milijonov €.

6 Glavni gradbeni izvajalci

- Kolektor CPG d.o.o. (Slovenija; vodilno podjetje)
- Yapı Merkezi Insaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. (Turčija)
- Özaltın İnşaat ve Ticaret A.Ş. (Turčija)

Ta konzorcij je bil izbran za izvedbo glavnih gradbenih del na projektnih sklopih, ki vključujejo zemeljska dela, predore, viadukte in druge civilne gradnje. Dela pod tem konzorcijem segajo v sklopa 1 in 2 projekta in so obsegala več kot 628 mio € vrednih pogodb za gradnjo trase in tunelov.

Konzorcij za sisteme železniške proge:

- SŽ – Železniško gradbeno podjetje d.d.
- Kolektor IGIN d.o.o. (Slovenija)
- GH Holding d.o.o. (Slovenija)
- YM

Ta konzorcij je podpisal pogodbo v vrednosti približno 203,8 mio € z družbo 2TDK za izvedbo sistemov proge, vključno z:

polaganjem tirov in tirnih napravami, telekomunikacijskimi in signalnimi sistemi, sistemi za varnost in video nadzor, elektro opremo in napajanjem, ter z obveznostjo dokončanja del do konca decembra 2025.

Projektno in inženirsko svetovanje / priprava dokumentacije

Konzorcij za projektno dokumentacijo

- Elea iC d.o.o.
- IRGO Consulting d.o.o.
- SŽ Projektivno podjetje Ljubljana d.d

Ta skupina je bila izbrana za pripravo projektne, projektno-tehnične in okoljske dokumentacije za vzporedni levi tir drugega tira, ki naj bi projekt nadgradil v dvotirno progo do predvidene realizacije do leta 2030.

- Dodatni izvajalci / specialistične storitve:

Poleg glavnih konzorcijev se na projektu pojavljajo tudi drugi izvajalci in dobavitelji za specifične tehnološke ali sistemske komponente, kot je na primer RailOne za Rheda 2000 ballastless (brezbalastne) tirne sisteme, ki se uporabljajo v predorih in na viaduktih.

Inštitut za gradbeništvo Slovenije in IGMAT ter GI ZRMK kot zunanji izvajalci kontrole kakovosti in certifikacijskih storitev pri vgradnji sistemov.

7 Večji znani podizvajalci

Pri izvedbi projekta Drugi tir Divača–Koper je sodelovala široka mreža domačih in tujih podizvajalcev, kar odraža tako obseg kot tudi tehnično zahtevnost projekta. Med pomembnejšimi domačimi izvajalci izstopajo

- Kolektor IGIN (Slovenija) — del konzorcija za Sklop 3; Kolektor poroča, da bo znotraj Sklopa 3 izvedel dela za približno 81 mio EUR (javno navedeno v sporočilu Kolektorja).
- SGP Pomgrad (Slovenija) — medijsko naveden kot večji podizvajalec pri gradbenih delih.
- Riko (Slovenija) — omenjen kot podizvajalec za nekatere tehnične/instalacijske sklope.
- VOC Celje (Slovenija) — omenjeno med podizvajalci.
- CVP, CMC Group, Ponting idr. (Slovenija) — omenjeni v medijskih preiskavah kot vključeni v podizvajalske verige pri projektu.
- Salonit Anhovo (Slovenija) — omenjeno med podizvajalci.
- Hmezad TMT (Slovenija) — kot podizvajalec, ki ga je po poročanju najel turški partner za odvoz izkopanega materiala; mediji navajajo oceno, da bi mu iz začasnih situacij lahko pripadlo okoli 200.000 EUR (ocena/medijsko poročilo, ni strogo pogodbeno potrjeno).

Projektna struktura je vključevala tudi sodelovanje s tujimi partnerji, predvsem pri spremljajoči infrastrukturi in logistiki:

- Euro-Asfalt (Bosna in Hercegovina / Sarajevo) — kot partner/podizvajalec pri nekaterih cestno-dostopnih delih in deponijah.

8 GLAVNE ZNAČILNOSTI PROJEKTA DRUGI TIR

Proga poteka skozi 7 predorov (T1, T2, T3, T4, T5-6, T7, T8), 3 viadukti (Glinščica, Gabrovica, Vinjan), 2 mosta in 1 galerijo. 75% proge bo potekalo skozi predore. Drugi tir bo zmanjšal vpliv na okolje in okolijska tveganja. Projekt bo ustvaril 9000 novih delovnih mest na področju logistike, Koprskega pristanišča kot tudi področje gospodarstva in s tem pospešil razvoj celotne obalne-kraške regije. Zboljšali se bodo življenjski pogoji za lokalno prebivalstvo ker 75% celotne trase poteka pod površjem kar bo mnogo zmanjšalo hrup, ki ga je prejšnji tir povzročal s tem bodo tudi omogočili nemoteno življenje divjih živali v njihovem naravnem okolju. Zgrajena bo tudi protihrupna zaščita na odsekih, kjer proga poteka na prostem (npr. preko viaduktov), ki so predvideno najsodobnejši aktivni in pasivni ukrepi za zaščito pred hrupom. Pri gradnji so uporabljeni najsodobnejši materiali, vključno s posebnimi betonskimi mešanici, ki so odporne na specifične kraške vplive. Vsi predori so opremljeni z varnostnimi cevmi, ki omogočajo varno evakuacijo v primeru nesreča. Poleg tega je bila vsa izkopana zemlja in kamenje ki obsega več milijonov kubičnih metrov ponovno uporabljena za nasipe in urejanje platojev, kar zmanjšuje potrebo po novih kamnolomih in odlagališčih.

8.1 Tehnični parametri proge

Nova proga med Divačo in Koprom projektirana kot sodobna železniška vez, ki bo omogočala bistveno večjo hitrost in varnost:

- Dolžina proge: 27,1 kilometra.
- Najvišja hitrost: Do 160 km/h za potniške in do 100km/h za tovarne vlake.
- Predori: Najdaljši predor (T1) meri 6,7km, kar predstavlja izjemen inženirski podvig zaradi zahteve kraške geologije.
- Varnostni sistem: Vgradnja sistema ETCS (European Train Control System) ravni 2, ki zagotavlja najvišje standarde v evropskem železniškem prometu.

9 VPLIV NA OKOLJE IN SKUPNOST

Vpliv projekta Drugi tir na okolje in skupnost je pomemben, zato se mu je pri načrtovanju in izvedbi posvetilo veliko pozornosti. Z vidika okolja ima projekt tako pozitivne kot tudi negativne vplive. Med gradnjo prihaja do posegov v naravno okolje, hrupa, prahu in vplivov na kraški svet ter živalske in rastlinske vrste. Zaradi tega se izvajajo številni zaščitni ukrepi, kot so stalni nadzor gradnje, prilagajanje del biološkim razmeram ter sanacija območij po zaključku del. Dolgoročno pa drugi tir prispeva k varovanju okolja, saj omogoča večji prevoz blaga po železnici in s tem zmanjšuje cestni promet, izpuste toplogrednih plinov in prometne obremenitve. Vpliv na skupnost se kaže predvsem v gospodarskem in družbenem razvoju. Projekt ustvarja nova delovna mesta in izboljšuje prometno povezanost regije, kar pozitivno vpliva na razvoj lokalnega gospodarstva in kakovost življenja prebivalcev. Po drugi strani pa gradnja začasno vpliva na vsakdanje življenje ljudi zaradi hrupa, zapor cest in povečane prisotnosti gradbišč. Kljub temu se pričakuje, da bodo dolgoročne koristi projekta, kot so boljša infrastruktura, večja varnost in gospodarski razvoj, pretehtale nad kratkoročnimi nevšečnostmi. Železniški viadukt Vinjan je v obliki tube, da ne moti netopirjev, rakov, rib in dvoživk.

10 Kako smo se dijaki oddelka 3.I lotili projekta?

V projektu smo se razdelili na 4 različne skupine in sicer:

- Vodji raziskave, ki sta skrbela za delo in koordinacijo,
- Raziskovalci, ti so raziskovali in iskali informacije,
- Komunikatorji, ti so poskrbeli, da so informacije pristale tam kjer so morale,
- Multimedijски mojstri, ki so poskrbeli za fotografiranje in snemanje naših multimedijских vsebin.

Pri tem je vsak dijak in posledično skupina dobila svoje naloge, hkrati pa smo si med seboj pomagali in sodelovali za najboljši izid dela. V tem tednu smo imeli tudi nekaj gostov, ki so nam pomagali bolje razumeti, kako lahko projekti pridobijo kohezijska sredstva ter kakšen vpliv ima Evropa na naše vsakdanje življenje ter nam pokazali mnogo trikov in nasvetov za raziskovanje projekta drugi tir in izdelovanja vsebin v okviru našega projekta. Obiskala nas je novinarka, ki nam je predstavila, kako poteka njen poklic. Podala nam je tudi nekaj koristnih idej in nasvetov, kako napisati članek, kakšen naj bo naslov, kakšna naj bo njegova struktura in kako pomembna je uporaba slik. Isti dan kasneje pa sta k nam prišla tudi delavca iz PINA-e, s katerimi smo imeli delavnico o Evropski uniji in kohezijskih sredstvih in politiki, kjer smo odgovarjali na vprašanja in se potegovali za nagrade v skupinskem tekmovanju.



22. 1. 2026 nam je vodilno podjetje projekta drugi tir, podjetje 2TDK, na njihovem sedežu predstavilo potek gradnje z njihovega vidika. Opisali so nam največje izzive, s katerimi so se srečevali in spopadali pri projektu, njihovo pripravljenost na tako zahteven infrastrukturni projekt ter vire financiranja. Prav tako so pojasnili, zakaj je do projekta sploh prišlo, kakšen vpliv bo imel na Slovenijo in njeno gospodarstvo ter kakšni so njihovi načrti za prihodnje projekte. S temi novimi podatki smo dodatno nadgradili naše delo in ga skrbno oblikovali do tega kar vidimo zdaj. Za nas je bil projekt zelo pomemben in zanimiv zato smo se ga tudi z največjim zanimanjem in zagnanostjo lotili in dokončali, na delo, ki smo ga naredili smo zelo ponosni, hkrati pa smo z delom ustvarili mnogo izkušenj ter prijetnih spominov na ta projekt.



11 Bibliografija

2TDK. (9. 11 2024). *drugitir.si*. Pridobljeno iz drugitir.si: <https://drugitir.si/pomembni-dokumenti>

Husejnović, K. (8. 12 2025). *24ur.com*. Pridobljeno iz 24ur: <https://www.24ur.com/dobre-zgodbe-evrope/drugi-tir-izgradnja-viadukta-in-tunelov.html>

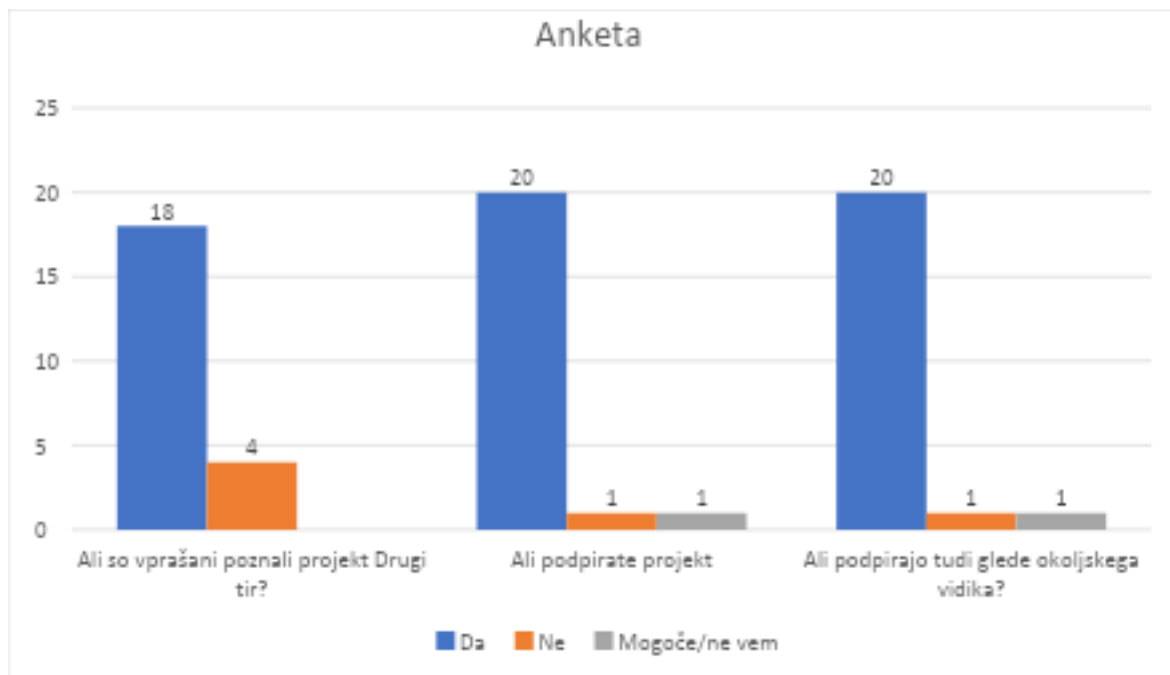
Koražija, N. (29. 12 2025). *finance*. Pridobljeno iz finance.si: <https://www.finance.si/transport-in-logistika/drugi-tir-bo-zgrajen-leta-2026-bomo-druzbo-2tdk-zaprli/a/9042180>

Ma., A. (20. 11 2025). *rtvslo*. Pridobljeno iz rtvslo.si: <https://www.rtvsllo.si/gospodarstvo/drugi-tir-koncali-odsek-med-crnim-kalom-in-koprom-dodaten-tir-predvidoma-leta-2030/764766>

Projekt Drugi tir Divača–Koper. (2023). Pridobljeno iz gov.si: <https://www.gov.si>

Podatke smo pridobili iz različnih spletnih strani in knjig, ki so navedene v Bibliografiji.

12 PRILOGE



Graf 2: Anketa



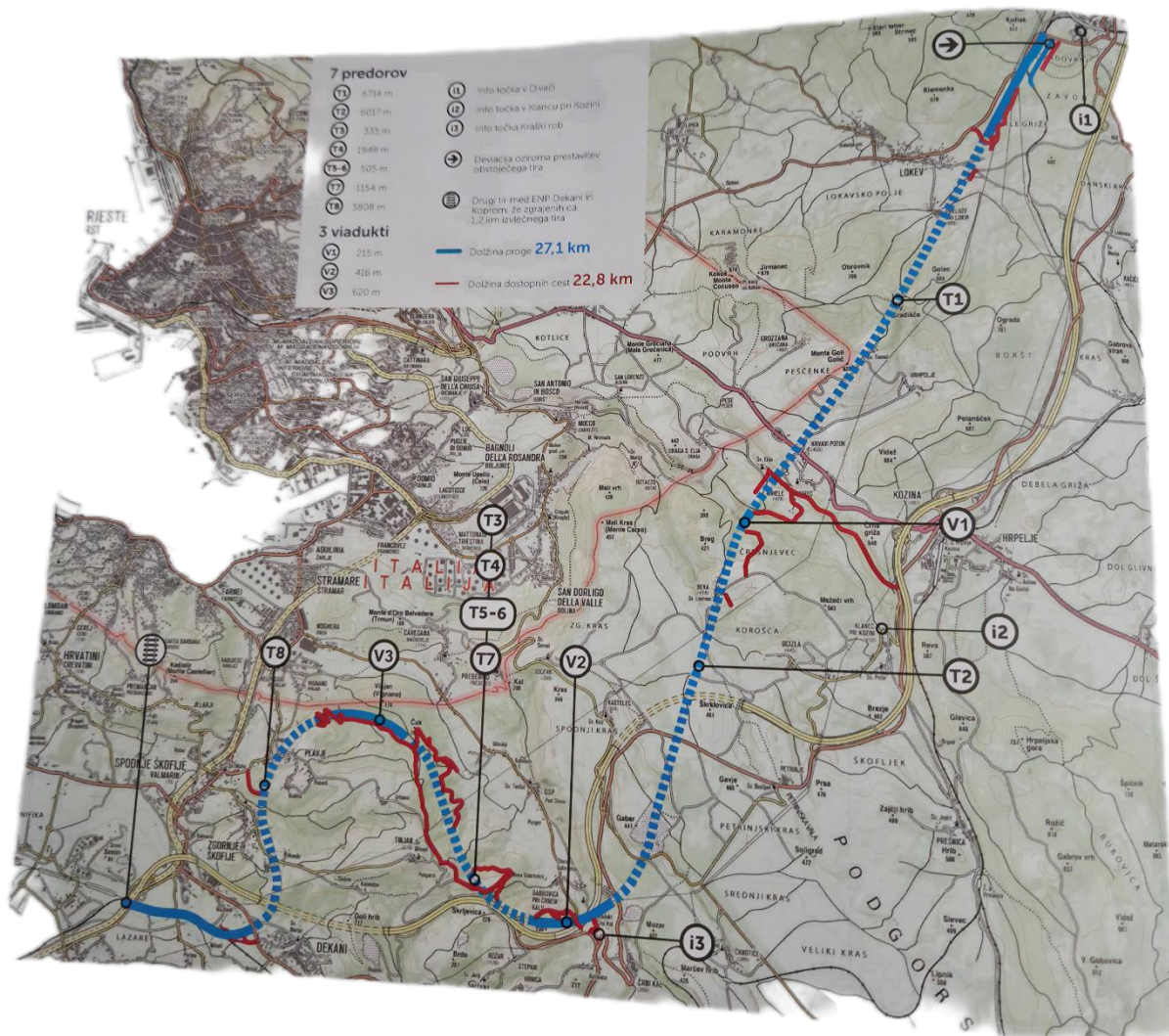
Slika 1: Tir na odseku 2, viadukt vir: <https://www.nadlani.si/novice/tir-na-odseku-2-druega-tira-je-polozen-projekt-prehaja-v-naslednjo-fazo-del/>



Slika 2: Železniški viadukt Gabrovica, vir: <https://www.ponting.si/si/projekti/zelezniski-viadukt-gabrovica-122>



Slika 3: Viadukt Gabrovica, vir: <https://www.regionalobala.si/novica/celoten-drugi-tir-bo-gradil-kolektor-v-sodelovanju-s-turskima-podjetjema-yapi-merkezi-in-ozaltin>



Slika 4: Zemljevid drugega tira, vir: knjiga Drugi tir – Nova železniška proga Divača – Koper.

V raziskovalni nalogi so sodelovali dijaki 3.I razreda:

- Arh Benjamin
- Bećirević Ajla
- Begić Mubina
- Berginc Nena
- Bojt Tia
- Bržan Nejc
- Dimač Luka
- Dobovšek Maks
- Gašperlin Jan
- Gostiša Nejc
- Krstevski Trajche
- Lazić David
- Lederer Leja
- Mohorič Mark
- Momčilović – Ičanović Niko
- Omahna Tim
- Oman Žan
- Osolnik Rudi
- Primc Urh
- Prosenc Nala
- Šinkovec Timon
- Škraba – Pislak Gal