

SLOVENIJA DO LOGISTIČNE REŠITVE

Usmerjeni v prihodnost na robu Krasa: Poročilo o raziskovalni poti ekipe
EuroFlow

Ljubljana, marec 2026

Obrisi mogočnih viaduktov, ki režejo v kraško okolje, se pojavijo pred vašimi očmi, ko se peljete proti obali. Za večino so to zgolj podporni bloki, vendar so za skupino mladih raziskovalcev na Srednji poklicni in strokovni šoli Ljubljana (SIC) te strukture v zadnjih mesecih postale središče njihove pozornosti. **Mi** ekipa **EuroFlow** iz razreda 3.I, pod vodstvom mentorjev Mihe Černeta in Andreje Podobnik, smo se odločili raziskati notranji svet enega od največjih infrastrukturnih projektov v zgodovini Slovenije: **drugi tir Divača–Koper**. To ni le zgodba o železnici, temveč poročilo, ki preučuje, kako smo bodoči logistični tehniki povezali teorijo z zapleteno resničnostjo na terenu.

Od šolskih klopi do projekta stoletja: Zakaj drugi tir?

Prvo vprašanje je bilo preprosto: zakaj ta projekt? Razlog je logičen – drugi tir je življenjska žila **Luke Koper**, enega najpomembnejših logističnih središč v državi, kot bodoči logisti se nam je zdelo edino prav, da za ta projekt izberemo ravno drugi tir. Obstoječa linija je stara, strma in preobremenjena, kar onemogoča učinkovit prevoz.

- Zanimalo nas je, kako takšni projekti vplivajo na promet, okolje, kakovost življenja in ključno: na nas same.
- Naše raziskovalno vprašanje se je osredotočilo na glavne naloge, ključne izzive, financiranje in prednosti za tovarno logistiko.

Zakaj je projekt drugi tir tako pomemben za Slovenijo?

Projekt drugi tir Koper-Divača, ki ga vodi 2TDK je pomemben, ker povečuje zmogljivost železniškega prometa in omogoča hitrejši ter varnejši prevoz tovora in potnikov, obstoječa linija je stara, strma in preobremenjena, kar onemogoča učinkovit in predvsem varen prevoz. Zato je drugi tir bistvena in nujno potrebna izboljšava. Posebej je pomemben za razvoj Luka Koper, saj omogoča večji pretok blaga iz pristanišča v notranjost Evrope. Tako prispeva k gospodarski rasti Slovenije in boljši prometni povezavi z drugimi državami. Projekt je zanimiv za raziskovanje, ker gre za enega največjih infrastrukturnih projektov v zgodovini Slovenije. Vključuje pomembna vprašanja o financiranju, vplivu na gospodarstvo ter razvoju prometa in logistike, predvsem za Luko Koper. Projekt je še en mnogih dokazov, kako lahko sodelovanje z Evropsko unijo pomaga pri razvoju velikih prometnih povezav.

Finančni labirint: Kako najti milijardo evrov

Raziskali in analizirali smo finančne podrobnosti projekta drugi tir z pomočjo javno dostopnih virov in predstavitve projekta na sedežu 2TDK, iz teh smo razbrali, da je skupna vrednost projekta

ocenjena na približno **1,172 milijarde evrov**. Ta znesek vključuje gradbene stroške, rezerve, obresti in operativne stroške družbe 2TDK.

Razčlenili smo vire financiranja **na 3 ključne točke**:

- **Državni kapital**: 400 milijonov € iz proračuna, 103.4 milijonov € iz povečanih cestnin ter 3.8 milijonov € iz povečanih uporabnin za železnice kakor tudi 14.1 milijonov € iz državnega proračuna in sicer iz 15% slovenske udeležbe pri kohezijskem skladu..
- **Evropska sredstva**: 288,6 milijonov € nepovratnih sredstev..
- **Posojila**: 250 milijonov € od EIB in 112.5 milijonov € iz komercialnih bank.

To skupaj znaša 1.172 milijarde €.

Investicija se bo poplačala iz prihodkov od dajatev prevoznikov in pretovora v Luki Koper. Ekonomska stopnja donosa (ERR) je ocenjena na **6,6 %**, kar projekt označuje kot ekonomsko upravičen.

Slovenija je za gradnjo drugega tira med Divača in Koper pridobila več vrst finančne podpore iz Evropske unije. Del sredstev predstavljajo nepovratna kohezijska sredstva, dodatno pa je država prejela tudi financiranje iz programa "Connecting Europe Facility" ter posojila Evropske investicijske banke. Evropska sredstva so pomembno prispevala k izvedbi projekta in zmanjšala stroške, ki bi jih sicer morala v celoti kriti država. Pridobitev teh sredstva je bila velika zmaga v načrtovanju in izvajanju projekta, ne le, da nam ta sredstva direktno pomagajo pri izvajanju projekta, nam bo z izkušnjami, ki smo jih pridobili s prizadevanjem za ta sredstva v prihodnosti lažje pridobiti sofinanciranja za nove projekte v državi. Drugi tir Sloveniji v Evropski uniji dviguje glas s katerim se lahko lažje poteguje za sredstva potrebna za celovit in donosen razvoj infrastrukture v Sloveniji.

Vpliv kohezijskih sredstev na projekt

Med raziskovanjem nam je **vodja programov in koordinator ekipe za Slovenijo evropske komisije Gašper Kavšek** pojasnil vpliv kohezijskih sredstev na projekt, ključno je, da so ta sredstva omogočila hitrejšo izvedbo projekta in spodbudila razvoj prometne infrastrukture, ki v Sloveniji ne le trenutno izboljšuje povezavo pristanišča Luka Koper z notranjostjo Evrope ampak tudi pomaga pri številnih drugih razvojnih prizadevanjih v Sloveniji. Kohezijska sredstva so namenjena zmanjševanju razvojnih razlike med članicami EU (kot je Slovenija) preko podpiranja infrastrukturnih projektov, kot je drugi tir, sam kohezijski sklad pa je strukturni instrument, ki od leta 1994 državam članicam pomaga zmanjševati ekonomska in socialna neskladja in stabilizirati gospodarstvo. Kohezijski sklad financira do 85 % upravičenih izdatkov večjih projektov s področja okoljske in prometne infrastrukture. Družba je 8. 9. 2020 prejela Odločitev o podpori s strani Evropske komisije št. 2019SI16CFMP001 za pridobitev nepovratnih sredstev iz Kohezijskega sklada, s katero so bila družbi 2TDK kot upravičencu dodeljena nepovratna sredstva v višini 80,0 mio EUR.

Glas strokovnosti: Nina Kolenc o boju s časom in naravo

Pogovarjali smo se z **Nino Kolenc**, vodjo finančnega in računovodskega sektorja. Izpostavila je nepredvidljivost kraških jam, vpliv pandemije COVID-19, energetske krize in dvig obrestnih mer. Njena pohvala je letela slovenskim znanstvenikom, katerih znanje o Krasu je bilo ključno za varno gradnjo. Le tej slovenski znanstveniki, arhitekti, ekonomisti in mnogi drugi, bodo z novimi izkušnjami pridobljenimi med tem projektom neizmerno pomembni in koristni v novih projektih, ki jih država potrebuje za konstantno in nemoteno gospodarsko in socialno rast. Ne le da drugi tir že neposredno pripomora s tem, vendar bo z izkušnjami, ki jih pridobivajo njegovi stvarniki še mnoga leta prispeval k infrastrukturnim rešitvam v Sloveniji.



Inženirska poezija: Tiri pod površjem

Tehnični podatki so osupljivi: kar **75 % proge poteka skozi predore**. To je 20,5 km od nove 27,1-kilometrskve povezave, ki bo omogočila hitrejši promet in manj zastojev za teh 20,5 km predorov je bilo zgrajeno skupno 37,4 km servisnih tunelov. Skupaj je na liniji 7 predorov, najdaljši (T1) pa meri ksr **6714m**. Poleg tega traso krasijo trije viadukti – Glinščica(215m), Gabrovica(424m) in Vinjan(630), skupno 1,3 km. Vlaki bodo drveli s hitrostjo kar do **160 km/h** (potniški) in 120 km/h (tovorni) ob uporabi varnostnega sistema ETCS ravni 2.

Glavna gradbena dela izvaja konzorcij **Kolektor CPG** s turškima partnerjema **Yapı Merkezi** in **Özaltın**.

Zelena vest: Ponovna uporaba materialov

Projekt izkazuje visoko ekološko zavest. Več milijonov kubičnih metrov izkopane zemlje in kamena je bilo ponovno uporabljenih za nasipe, kar zmanjšuje potrebo po novih kamnolomih. Trasa pod površjem zmanjšuje hrup in omogoča nemoteno življenje divjih živali.

Zanimive izkušnje med raziskovanjem

Zelo zanimiva izkušnja med raziskovanjem nam je bila obisk sedeža 2TDK in predstavitev projekta s strani vodij projekta. Projekt so nam temeljito in strokovno predstavili in na koncu bili veseli naših vprašanj na katere so z enakim navdušenjem odgovorili. Njihov trud za katerega smo hvaležni nam je znatno pomagal pri raziskovanju projekta.

Ugotovitve in zanimivosti, ki so presenetile ekipo

Za eno od največjih presenečenj med raziskovanjem je brezdvomno poskrbel Kras. Med prej omenjeno predstavitevijo projekta na sedežu 2TDK-a smo bili presenečeni nad delom o razsežnosti in količini kraških jam na katere je projekt naletel, težko smo si predstavljali tako razsežne prostore pod površjem.

Zaključki: Več kot beton in jeklo

Projekt bo ustvaril **9.000 novih delovnih mest** v logistiki in gospodarstvu. Čeprav gradnja prinaša začasne nevšečnosti, so dolgoročne koristi v smislu varnosti in zmanjšanja emisij toplogrednih plinov ključne za Slovenijo.

Leta 2024 sprejeta novela zakona predvideva nadgradnjo v polno **dvotirno progo do leta 2030**, kar bo stalo dodatnih 400 milijonov €. Za ekipo EuroFlow to pomeni, da se njihova raziskovalna pot morda šele začneja.

Ste vedeli? Celotna linija je zasnovana tako, da se bo financirala neodvisno iz lastnih prihodkov, brez neposrednega bremena za davkoplačevalce v prihodnosti. (Vlada in dokument to označujeta kot finančno in ekonomsko upravičen projekt, ki se bo poplačal iz prihodkov projekta samih.)

