

Železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba

strateški vir za EZTS GO

Železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba predstavljajo naslednji odseki:

a) proga RFI (Rete Ferroviaria Italiana) Trst - Gorica - Videm (Benetke), dvotirna elektrificirana proga z obsežnim tovornim in potniškim prometom s centralne železniške postaje v Gorici;

b) proga 70 (Slovenske železnice - SŽ) Sežana - Jesenice (Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga), enotirna neelektrificirana proga z majhnim obsegom potniškega in tovornega prometa s postaje v Novi Gorici;

c) mednarodna (približno 8 km dolga) proga, odprta leta 1960, med centralno postajo v Gorici in postajo v Novi Gorici. Za železniško progo na osnovi mednarodnega sporazuma med Italijo in takratno Jugoslavijo oziroma sedanjo Slovenijo skrbijo italijanske železnice (RFI). Trenutno ima proga nižji status priključka in se vsak dan po njej prepelje nekaj manjših tovornih sestavov. Med RFI in SŽ naj bi obstajal neki dogovor, da bi progo vrnili na ravne železniške proge in obnovili prometni sistem (od avtomatskega progovnega bloka do osnih števec).

Trenutna konfiguracija vozlišča omogoča izključno usmerjanje vlakovnih sestavov proti severu, pri čemer se z mednarodne železniške proge ni mogoče uvrstiti neposredno na progo RFI v smeri Tržiča oziroma Cervignana-Benetk in tudi ne neposredno na progo 70 SŽ v smeri Sežane ter tudi ne v obratni smeri z navedenih prog na mednarodno progo.

Naj spomnimo, da je leta 2006 bil v neposredni bližini bivšega MMP Vrtojba le nekaj metrov od Slovenije odprt intermodalni terminal SDAG (Stazioni Doganali Autoportuali Gorizia S.p.A.), in sicer za kompleks logističnih za pretovor s cestnih na železniška vozila. Naložba v višini približno 5,5 milijona evrov se je financirala v okviru Programa Interreg 3A Slovenija-Italija 2000-2006 in programa DOCUP CILJ 2 2000-2006.

Terminal je neposredno priključen na mednarodno železniško progo Gorica Centralna postaja - Nova Gorica in je tudi opremljena s potrebno infrastrukturo in opremo za pripravo vlakovnih sestavov RO-LA (znanih tudi kot "potujoča avtocesta"). Trenutno je edini možni dostop do terminala s proge italijanskih železnic in sicer iz smeri centralne železniške postaje v Gorici.

Ob vsem tem je treba nujno izpostaviti, da je "Železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba" eden od le dveh železniških mejnih prehodov med Slovenijo in Italijo, kar predstavlja tudi povezave do vzhodne Evrope in Balkanskega polotoka. Ker leži na sečišču dveh koridorjev vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in sicer "Jadransko-baltskega" in Sredozemskega koridorja (bivšega 5. koridorja), bi lahko za oba koridorja igral pomembno podporno in dopolnilno vlogo tako v fazi izgradnje obeh koridorjev kot tudi v fazi njihovega polnega obratovanja, saj bi omogočalo dodatne povezave v smeri vzhod-zahod in smeri sever-jug, kar s precejšnjimi omejitvami že danes omogoča tudi Bohinjska proga.

Skupno zavedanje izrednega pomena celovite vzpostavitve "Železniškega vozlišča Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba" za potniški in blagovni železniški promet ter za turistični razvoj območja se je dodatno potrdilo v Programu čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija

2007-2013, v okviru katerega sta se v skupni višini približno 4 milijonov evrov financirala naslednja dva projekta:

- Projekt "ADRIA-A: Razvoj dostopnosti za oživitev jadranskega zaledja" (*potniški promet*);
- Projekt "TIP - Transborder Integrated Platform" (*tovorni promet*);

Namen obeh projektov je bil razviti trajnostne prometne sisteme in odpraviti ozka grla v obstoječi infrastrukturi, zaradi katerih ni optimalno izkoriščena. Končni cilj je torej bil razviti visokokakovosten in interoperabilen železniški sistem. Stroški izvedbe predvidenih projektov so tudi relativno omejeni, saj temeljijo predvsem na izkoriščanju že obstoječe infrastrukture, ki jo je treba le posodobiti. Zaradi tega razloga tudi ne predstavljajo večjih okoljskih bremen. Različna združenja in zasebniki pa tudi pripravljajo idejno zasnovo projekta "Bohinjska proga - turistični koridor med Italijo, Slovenijo in Avstrijo", ki se navezuje na priporočila London School of Economics iz "Programa sprave za razvoj Gorice (I), Nove Gorice (SLO) in Šempetra-Vrtojbe (SLO) RDP - Reconciliation for development program (2000 - 2006)" (*razvoj turizma*).

Ob koncu leta 2013 je EZTS GO ob upoštevanju dejstva, da spada "Železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba" v celoti v ozemlje v njegovi pristojnosti, izbral tri prioritete projekte za izvedbo v programskem obdobju 2014-2020, med katerimi je bila tudi oživitev vozlišča. Skupaj z SDAG-om se je obvezalo najti finančno kritje za izvedbo projektov, katerih idejna zasnova je bila pripravljena v okviru projekta TIP. V sklopu celotne teritorialne naložbe (CTN) za oživitev območja EZTS GO s čezmejnimi pristopom se je torej zahtevalo financiranje v višini 4,7 milijona evrov, da bi se dosledno in usklajeno razvili trajnostni sistemi za prevoz blaga ter tako spodbudil gospodarski razvoj območja na osnovi železniških in intermodalnih objektov na območju terminala SDAG-Vrtojba.

Predvidenih del ni uspelo financirati v okviru "Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija Slovenija 2014-2020" v sklopu celostnih teritorialnih naložb, kakor se je zgodilo v primeru drugih dveh prioritetenih projektov, ki jih je določil EZTS GO (Naravni park Isonzo-Soča, Čezmejno zdravstvo). Pri tem velja poudariti, da prometna infrastruktura ni bila predvidena med prioriteta Program čezmejnega sodelovanja, zaradi česar v program ni bil dodan tematski cilj 7 "spodbujanje trajnostnega prometa in odprava ozkih grl v ključnih omrežnih infrastrukturah" iz Uredbe EU št. 1303/2013. Zaradi te odločitve so se izjalovila prizadevanja za izvedbo projektov ADRIA in TIP, katerih namen je bilo oživiti železniško vozlišče, čeprav sta projekta že prejela nekaj milijonov evrov financiranja v predhodnem Programu čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013.

EZTS GO je torej ob podpori treh občinskih uprav ustanoviteljic skušal najti druge vire financiranja in na več različnih institucijah v Italiji, Sloveniji in v Evropski uniji trdil, da je treba prepoznati strateški pomen "Železniškega vozlišča Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba", saj:

- je železniški mejni prehod med Slovenijo in Italijo in torej predstavlja dostop do vzhodne Evrope in Balkana, pri čemer je treba izpostaviti, da je goriški mejni prehod pomemben tudi zato, da se zagotovi neprekinjen pretok blaga v primeru morebitnih okvar ali prekinitev prometa na drugem železniškem mejnem prehodu med Slovenijo in Italijo, in sicer na Opčinah pri Trstu;
- je del čezmejnega sistema javnega prevoza z izjemno sonaravnimi značilnostmi in je nujno potreben, da se izkoristi priložnost za izgradnjo mednarodno izjemno zanimivega turističnega koridorja med Italijo, Slovenijo in Avstrijo in se tako oblikuje širša ponudba za intermodalni potniški promet "vlak-kolo".

- je logistična platforma s pomembnim intermodalnim značajem. Avtocesta in železniška proga sta vzporedni in oddaljeni le nekaj desetih metrov, kar pomeni, da bi bilo to odlično zaledno pristanišče za luke v severnem Jadranu.

V zvezi s tem je treba še posebej izpostaviti naslednje argumente:

- Pomen "Železniškega vozlišča Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba" je bil izpostavljen tudi v pobudi Predsednika Odbora za promet Evropskega parlamenta, Michaela Cramerja, katere namen je bil okrepiti regionalne prometne povezave, pri čemer je železniška povezava med Gorico in Novo Gorico bila uvrščena med petnajst manjkajočih členov v čezmejnih železniških povezavah v Evropi.

Župani Gorice, Nove Gorice in Šempetra-Vrtojbe so na posvetu "Transport & Logistics Conference 2016" 3. marca 2016 v Bruslju predstavili vprašanje goriškega železniškega vozlišča v sklopu vprašanja manjkajočih členov tako Evropski komisiji (GD Regio in GD Move) kot tudi Predsedniku in Generalnemu sekretarju Odbora regij.

Rezultat omenjene pobude Odbora za promet Evropskega parlamenta je bil razpis, ki ga je oktobra 2016 objavil GD MOVE Evropske komisije v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF) s končnim rokom za predložitev predlogov do februarja 2017 in v skupni višini 110 milijonov evrov za (vsaj delno) financiranje železniške infrastrukture, ki spada v tako imenovano "celovito omrežje" oziroma celotno omrežje, ki je temelj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T).

Za ta vir financiranja se je izkazalo, da se ne moremo kandidirati, saj je Italija v celovito omrežje zajela tudi železniško progo Trst-Gorica-Videm, Slovenija pa ni istega naredila za Bohinjsko progo, ki torej trenutno ne spada v celotno omrežje;

- V okviru zaslišanja v postopku izdaje mnenja italijanskega Senata za Vlado v zvezi s "Programsko pogodbo 2012-2016 - odsek za naložbe", sklenjeno med Ministrstvom za infrastrukturo in družbo Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., je v Rimu pred Kabinetom Predsedstva ob prisotnosti parlamentarnih skupin Odbora za javna dela in komunikacijo tudi EZTS GO imel priložnost spregovoriti o Železniškem vozlišču Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba ter senatorjem predstaviti obrazložitveni dokument, ki je tudi sestavni del tega dokumenta (Priloga 1).

V mnenju, ki ga je Odbor za javna dela in komunikacijo potrdil 21. junija 2016 "(...) *se posebej izpostavlja strateški pomen železniških povezav z vzhodno Evropo prek Sredozemskega in Baltsko-jadranskega koridorja, zaradi česar bi bilo treba čim prej dokončati že začete projekte za razvoj železniških povezav med Benetkami in Trstom ter med Trstom in Divačo ter nadgraditi železniška vozlišča pri Vidmu in **Gorici, pri slednjem pa predvsem izpopolniti povezave med italijanskim in slovenskim železniškim omrežjem***".

V naslednji "Programski pogodbi 2012-2016 - odsek za naložbe - Prenovljena različica 2016" sicer ne zasledimo izrecne omembe "Železniškega vozlišča Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba", čeprav smo neformalno prejeli zagotovila, da so dela, predvidena na italijanski strani, pozitivno ocenjena. V zvezi s tem vprašanjem potekajo še dodatna preverjanja.

V vsakem si moramo priznati, da trenutno v dokumentih in programskih izjavah v Sloveniji in Italiji se vzpostavitev goriškega železniškega vozlišča ne omenja, zaradi česar je tudi nemogoče priti do evropskih sredstev.

V Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je Ministrstvo za infrastrukturo predstavilo leta 2015 s projekcijami do leta 2030 ni predvidenih razvojnih projektov za mednarodne prometne povezave prek Goriške regije in tudi nobenega projekta za racionalizacijo čezmejnega potniškega prometa z uporabo železnic.

Pred kratkim sprejeti italijanski programski dokumenti ("Programska pogodba 2012-2016 - odsek za naložbe - Prenovljena različica 2016" - "Protokol o razvoju infrastrukture, dostopnosti železniških storitev regionalnega pomena vključno s čezmejnimi prometom", ki sta ga novembra 2016 sklenila Avtonomna dežela Furlanija Julijska krajina in RFI) potrjujejo, da sta prioriteta cilja okrepitev potniške in predvsem tovorne infrastrukture na progah RFI Trbiž-Videm-Cervignano-Trst in Benetke-Trst, pri čemer pa Železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba in z njim povezan železniški mejni prehod med Slovenijo in Italijo pa nikjer ni (vsaj izrecno) omenjen.

Naj poudarimo tudi, da nekateri predstavniki institucij trdijo, da nima smisla vlagati v oživitev goriškega železniškega vozlišča, dokler se ne zaključi korenita (in objektivno draga) nadgradnja Bohinjske proge vsaj na odseku Nova Gorica - Sežana, pri čemer pa pozabljajo, da bi morebitne omejitve pri uporabi proge veljale samo za nekatere vrste tovornih vlakov, medtem ko sedanja trasa ne predstavlja omejitve za potniške vlakovne sestave.

V zvezi s tem je treba poudariti, da so vsa dela, ki naj bi se izvedla, in sicer izgradnja polkrožnih povezav med Slovenijo in Italijo (poglavitnimi deli v projektu TIP), bistvenega pomena za takojšnjo učinkovitost povezave, tudi če izvezamo obširnejšo nadgradnjo, torej posodobitev in elektrifikacijo odseka Nova Gorica - Sežana, iz naslednjih razlogov:

- Nujno je namreč potrebno oživiti vozlišče, da se preprečita strukturno razpadanje obstoječih objektov in temu sledeče postopna marginalizacija odsekov;
- Predhodno načrtovanje, ki se je že izvedlo in je bilo financirano iz javnih sredstev iz Slovenije in Italije, je priložnost, ki jo velja izkoristiti in jo izvesti tudi v praksi;
- Infrastrukturni posegi iz projekta TIP predstavljajo primerno nadgradnjo intermodalnega terminala SDAG, ki je trenutno neizkoriščen zaradi okrnjenih možnosti uporabe vlakov, bi pa lahko takoj postal zaledno pristanišče za luke v severnem Jadranu;
- Predvidena dela so v celoti skladna z rešitvami iz projekta ADRIA A, s katerimi (zlasti z izvedbo polkrožnih povezav) bi se lahko takoj izboljšale možnosti za čezmejni potniški promet in se pripravila dodatna povezava z intermodalnim terminalom tržaškega letališča v Ronkah, ki naj bi bil predan v uporabo v začetku leta 2018;
- Izvedba polkrožnih železniških povezav bi prispevala tudi k temu, da se Bohinjska proga spremeni v turistični koridor med Slovenijo, Italijo in Avstrijo, s čimer bi se dodatno okrepil že obstoječi kolesarski turizem v Posočju in na Goriškem.

* * * * *

Iz vsega navedenega jasno izhaja, da si mora EZTS GO prizadevati za oživitev strateško pomembne infrastrukture "Železniškega vozlišča Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba", in sicer prek naslednjih dejavnosti:

- Iskanja virov financiranja za izvedbo železniške infrastrukture iz projekta "TIP - Transborder Integrated Platform";
- Dodatnega razvoja idejne zasnove projekta "Bohinjska proga - turistični koridor med Slovenijo, Italijo in Avstrijo" do te faze, da ga Evropska unija lahko financira, in tako Bohinjska proga, ki jo že mnogi štejejo za eno izmed najbolj slikovitih železniških prog na svetu, pri čemer bi se zlasti odsek Nova Gorica - Jesenice lahko uporabljal tudi z

zgodovinskimi parnimi lokomotivami in se tako zagotovil obsežen dotok turistov v občine Gorica, Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba.

Gorica, april 2017

Priloge:

1) obrazložiteni dokument “Železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba”, junij 2016.

ŽELEZNIŠKO VOZLIŠČE GORICA - NOVA GORICA - ŠEMPETER-VRTOJBA

UVOD

Železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica- Šempeter-Vrtojba je eno izmed dveh delujočih železniških povezav med Italijo in Slovenijo ter z vzhodno Evropo in Balkanskim polotokom (druga je Trst-Opčine). Nahaja se na križišču med dvema koridorjema vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), znanima kot Baltsko-jadranski koridor in Sredozemski koridor (nekdanji koridor 5), pri katerih bo lahko imelo pomembno dopolnjevalno vlogo tako v fazi vzpostavitve koridorjev kot pri njihovem obratovanju, saj bo omogočeno še eno križišče med odsekom vzhod-zahod in odsekom sever-jug, kar pa bi bilo možno že sedaj kljub trenutni ureditvi Bohinjske proge.

Oživitvev železniškega vozlišča Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba bi s pomočjo izboljševalnih oz. infrastrukturnih posegov prispevala k spodbujanju trajnostnih in učinkovitih načinov prevoza oseb in blaga (čezmejni javni železniški prevoz, intermodalni cestno-železniški promet) na prostranem območju v zaledju severnega Jadrana (Benečija - Furlanija Julijska krajina - Slovenija). Zaradi geografskega položaja predstavlja naravno pristaniško zaledje ter čezmejno logistično strukturo za pristanišča v Trstu, Trzinu in Kopru (Slika 1).



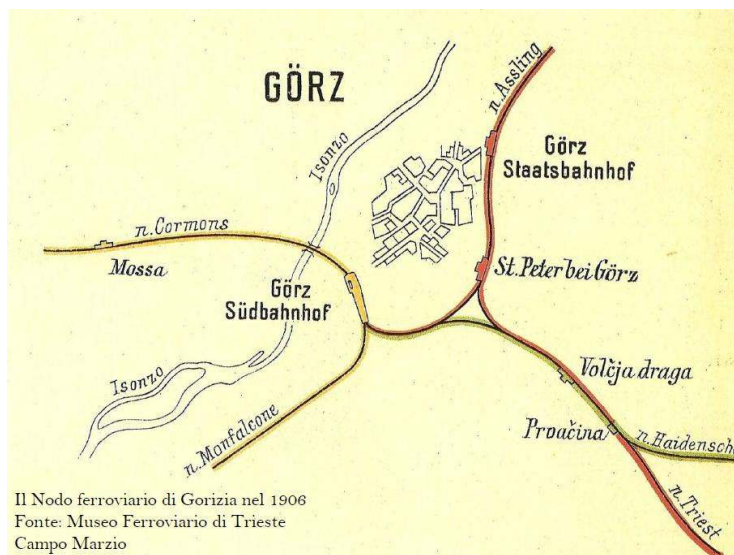
Slika 1

ZAČETKI VOZLIŠČA

Železniško vozlišče v Gorici (»der Görzer Knotenpunkt«) s svojo značilno strukturo v obliki črke »H« je nastalo na začetku 20. stoletja v okviru Avstro-Ogrske, sestavljali pa sta ga dve pomembni železniški osi (z odsekom vzhod-zahod in sever-jug), na katerih so bile tranzitne postaje, povezani pa sta bili z delom lokalne železniške povezave do Ajdovščine (»Haidenschaft«) ter naslednjima priključkoma (Slika 2):

- proga Veneto Illirica/Meridionale (Nabrežina-Mestre preko Vidma), s postajo Stazione della Meridionale (»Görz Südbahnhof«);
- Bohinjska proga oz. »die Wocheinerbahn« (Trst-Jesenice), s postajo Ferrovie dello Stato (»Görz Staatsbahnhof«).

Med 20. stoletjem so te povezave kljub meji ostale skoraj nespremenjene, čeprav je bil uničen del linije med Vrtojbo in Volčjo Drago, ki obstaja še danes (uporabljena bo za izgradnjo polkrožnega odseka na slovenski strani - glej spodaj).



Slika 2

TRENTNA SESTAVA VOZLIŠČA

Železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba trenutno sestavlja (Slika 3):

- a) proga podjetja Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Trst-Gorica-Videm (Benetke), s postajo Gorizia Centrale (nekdanja »Görz Südbahnhof«). Gre za dvotirno elektrificirano progo z veliko potniškega in tovornega prometa;
- b) proga 70 Slovenskih železnic (SŽ) Sežana-Jesenice (Bohinjska proga), z železniško postajo Nova Gorica (nekdanja »Görz Staatsbahnhof«, nato pa »Gorizia Montesanto«). Gre za enotirno progo, ki ni elektrificirana, z malo potniškega in tovornega prometa;
- c) mednarodna železniška linija (prb. 8 km), ki je nastala leta 1960, med postajo Gorizia Centrale in železniško postajo v Novi Gorici (pri čemer se deloma uporablja sedež prvotne lokalne povezave do Ajdovščine). To progo na podlagi sporazumov med Italijo in Jugoslavijo (danes Slovenijo) upravlja podjetje RFI. Trenutno se obravnava kot »priključek«, vsakodnevno pa po njej poteka prevoz blaga. Obstajal naj bi sporazum med podjetjem RFI in SŽ, da se ponovno vzpostavi kot »železniška proga«, pri čemer bi se obnovil prometni sistem (od »telefonskega sistema zapiranja« do »števecv osi«).

Trenutna sestava vozlišča vlakom omogoča samo vožnjo v eno smer proti severu, tako da se z mednarodne železniške linije iz navedenih krajev ni mogoče neposredno priključiti na progo RFI v smeri Tržič ali

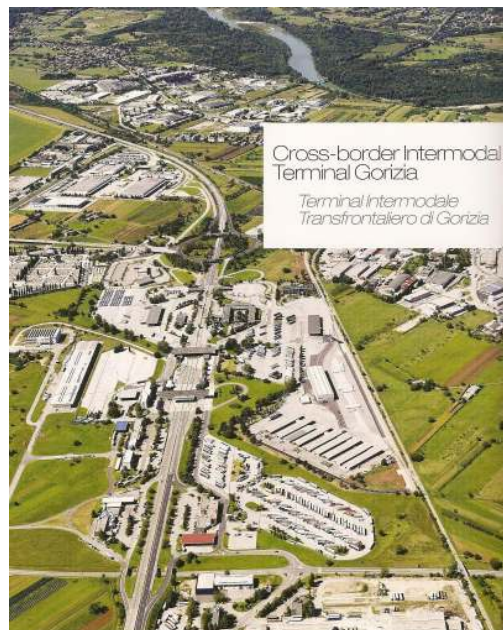
Benetke kot tudi ne na progo 70 SŽ v smeri Sežana, kar velja tudi obratno - iz navedenih krajev se ni možno neposredno priključiti na mednarodno železniško linijo. Tako mora npr. vlak, ki svojo pot začne v Sežani in želi prispeti do postaje v Gorici (Gorizia Centrale), voziti po progi 70 SŽ do železniške postaje v Novi Gorici, nato obrniti (po potrebi tudi zamenjati lokomotivo) in se do postaje Gorizia Centrale odpraviti po mednarodni železniški liniji. S tem se očitno izgublja čas in višajo stroški.



Slika 3

Omeniti je treba, da je bil leta 2006 odprt intermodalni terminal SDAG (Stazioni Doganali Autoportuali Gorizia S.p.A.), kompleks logističnih struktur za modalno izmenjavo tovora po cesti/železnici, ki se nahaja ob mednarodnem mejnem prehodu Vrtojba v neposredni bližini Slovenije. Naložba v vrednosti prb. 5.500.000 evrov je bila financirana iz programov Interreg 3A Italija-Slovenija 2000-2006 in DOCUP CILJ 2 Furlanije Julijske krajine 2000-2006.

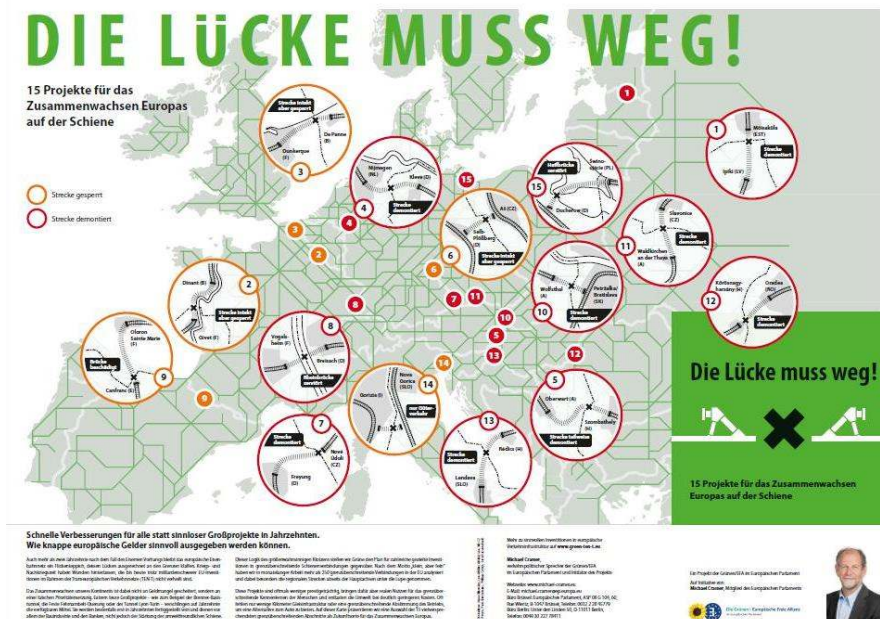
Terminal je neposredno povezan z mednarodno železniško linijo Gorizia Centrale-Nova Gorica, ima pa tudi infrastrukturo in opremo, potrebno za sistem RO-LA (t.i. »potujočo avtocesto«). Trenutno je dostop do terminala mogoč samo preko italijanskega železniškega omrežja s postaje Gorizia Centrale (Slika 4).



Slika 4

PONOVA OŽIVITEV VOZLIŠČA

Ponovna oživitev železniškega vozlišča Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba je zelo pomembna za železniški prevoz oseb in blaga kot tudi za razvoj turizma. O tem priča tudi dejstvo, da je Michael Cramer, predsednik Odbora za promet Evropskega parlamenta, železniško povezavo med Gorico in Novo Gorico uvrstil med petnajst glavnih manjkajočih čezmejnih železniških povezav v Evropi (Slika 5 - št. 14).



Slika 5

Pomen ponovnega zagona vozlišča je bil potrjen tudi s »Programom čezmejnega sodelovanja Italija-Slovenija 2007-2013«, v okviru katerega sta bila, v skupni vrednosti prb. 4 milijone evrov, financirana naslednja dva projekta:

- Projekt »ADRIA A - Accessibility and Development for the Re-launch of the Inner Adriatic Area« (**potniški promet**);
- Projekt »TIP - Transborder Integrated Platform« (**tovorni promet**);

Oba projekta sta povezana s spodbujanjem trajnostnega prevoza in odpravo ozkih grl v obstoječi infrastrukturi, ki onemogočajo njeno optimalno uporabo, tako da se omogoči razvoj visoko kakovostnega in interoperabilnega železniškega sistema. Stroški izvedbe načrtovanih posegov so sprejemljivi, saj gre večinoma za uporabo že obstoječe infrastrukture, ki jo je potrebno zgolj posodobiti. Zato tudi ne bistveno vplivajo na okolje.

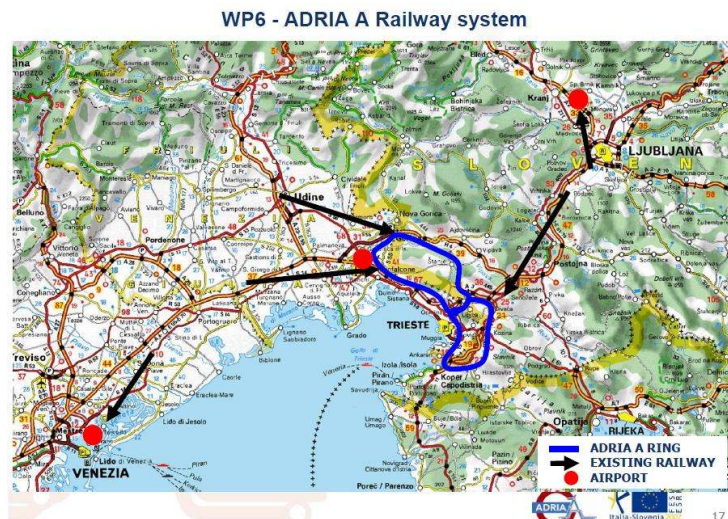
Poleg tega je v pripravi tudi projekt »Bohinjska proga - turistični koridor med Italijo, Slovenijo in Avstrijo« (**razvoj turizma**).

Cilj projekta ADRIA A je prispevati k reorganizaciji dostopnosti in potniškega prometa čezmejnega območja z oblikovanjem italijansko-slovenskega celovitega transportnega sistema. V ta namen je na podlagi obstoječe

(in ponekod prenove) italijanske in slovenske železniške infrastrukture ter izgradnje krajših manjkajočih delov predvidena celovita železniška storitev, t.i. *lahka železnica*, ki bi mesta Gorica, Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba in različne kraje iz slovenske notranjosti (npr. Štanjel, Sežana, Divača) povezala s Koprom, Trstom in Tržičem, poleg tega pa bi bile omogočene povezave z letališči v Ljubljani, Ronkah in Benetkah ter med njimi (slika 6).

Projekt ADRIA A v okviru železniškega vozlišča Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba vključuje tudi izgradnjo dveh polkrožnih odsekov, da bi se dopolnila povezava med italijanskim in slovenskim železniškim omrežjem (posegi, ki so predvideni tudi v okviru projekta TIP, glej spodaj), postajališča *lahke železnice* v Občini Gorica in dokončanje elektrifikacije železniškega vozlišča ali vsaj enega dela.

Do sedaj je bila na osnovi projekta ADRIA A s pomočjo opravljenih analiz in raziskav izdelana podrobna študija izvedljivosti projekta (glej različne dokumente na spletni strani www.adria-a.eu).



Slika 6

V okviru projekta TIP so predvideni posegi in dejavnosti, ki omogočajo usklajevanje delovanja terminalov in intermodalnih vozlišč v Gorici in Šempetru-Vrtojbi z avtocestno osjo “Vileš-Gorica-Razdrto”.

V železniškem sektorju spadajo vsi zasnovani posegi v okviru projekta TIP v železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba. Ob upoštevanju, da so nekatera dela skupna Projektu ADRIA A (železniški priključki, imenovani polkrožni odseki), je treba opozoriti, da TIP vključuje uresničitev različnih posegov, ne le v železniškem sektorju; nekateri posegi, ki se nanašajo na železniško infrastrukturo, so na ravni predhodne projektne zasnove, natančneje (Slika 7):

a) dva železniška priključka (polkrožni odsek) na Mednarodni železniški liniji Gorica - Nova Gorica (na katerem je aktiviran intermodalni sistem SDAG) in državne proge: na italijanski strani polkrožni odsek na izstopu iz mednarodne linije v smeri Tržič/Červinjan - Benetke; na slovenski strani polkrožni odsek na izstopu iz mednarodne linije v smeri Sežana;

b) vzporedni tir na progi Gorica - Tržič, pod okriljem intermodalnega terminala, v dolžini približno 800 m, s povezavo z mednarodno linijo Gorica - Vrtojba - Nova Gorica, z namenom, da se omogoči vstop tovornim vlakom, namenjenim na intermodalni terminal družbe SDAG.

c) neposredna povezava med intermodalnim terminalom družbe SDAG in slovenskimi progami, ki se razvijajo iz bližnje postaje Vrtojba; gre za približno 700 metrov dolg vzporedni tir z mednarodno linijo, ki bi omogočal neposreden dostop in izstop iz intermodalnega terminala družbe SDAG v Slovenijo, brez potrebe po obračanju in menjavi lokomotive na glavni postaji Gorica.

Projekt TIP se je zaključil 30. aprila 2015 (glej www.tip-project.eu).

Connessione ferroviaria tra Gorizia e Nova Gorica / Železniška povezava med Gorico in Novo Gorico



Slika 7

Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje občin Gorica (I), Nova Gorica (SLO) in Šempeter Vrtojba (SLO) - EZTS GO je ob koncu leta 2013, ob upoštevanju, da železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba v celoti spada v njeno krajevno pristojnost, med tremi prednostnimi projekti, ki se izvajajo s Programskim obdobjem 2014 - 2020 EU, opredelilo tudi obnovo vozlišča, pri čemer bi v sodelovanju z družbo SDAG pridobili finančna sredstva za posege TIP, načrtovane že v fazi predhodne projektne zasnove. Torej, v okviru celostne teritorialne naložbe (CTN) za ponoven zagon območja EZTS GO, se je zaprosilo za finančna sredstva v višini 4.700.000,00 evrov s posebnim ciljem, da se zagotovi oblikovanje koherentnih in usklajenih trajnostnih prometnih sistemov za tovorni promet, z namenom gospodarske oživitve območja, zahvaljujoč intermodalnim železniškim in logističnim strukturam postajališča družbe SDAG – Vrtojba (www.euro-go.eu).

Za zdaj del ni bilo mogoče financirati v okviru Programa čezmejnega sodelovanja med Italijo in Slovenijo za obdobje 2014-2020 s celostnimi teritorialnimi naložbami, kot se je to na primer naredilo za ostala dva prednostna projekta EZTS GO. Trenutno preučujemo najprimernejše vire financiranja, za katere bi lahko zaprosili.

Cilj idejnega projekta “Bohinjska proga - turistični koridor med Italijo, Slovenijo in Avstrijo” je doseči intenzivno uporabo za turistične namene Bohinjske proge (»die Wocheinerbahn«), ki velja za eno izmed najbolj slikovitih železnic na mednarodni ravni in zlasti proge Nova Gorica-Jesenice, po kateri vozi muzejski parni vlak, z namenom, da se spodbudi visok pritok turistov na območju občin Gorica, Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba.

Treba je:

- pripraviti Projekt “Bohinjske proge - turistični koridor med Italijo, Slovenijo in Avstrijo”, pri čemer bi bilo treba upoštevati smernice, ki jih je že vključila London School of Economics v “Usklajevanje razvojnega programa Gorice (I), Nove Gorice (SL) in Šempeter-Vrtojbe (SL) RDP - Reconciliation for development program (2000-2006)”,
- nadaljevati z izvajanjem tistega, kar predvideva projekt, ki naj bi prav tako zajemal prekvalifikacijo spomeniške železniške postaje v Novi Gorici, da bi služila kot primerno referenčno mesto za pretok potnikov, ki bi ga sprožil “turistični koridor” Bohinjske proge (Slika 8),
- natančneje proučiti nadaljnje določene podrobnosti uporabe proge za turistične namene, kot je na primer podpora, ki bi jo lahko zagotovila za razvoj kolesarstva v Posočju in na območju Gorice; in možnost, da, ko se enkrat zgradijo polkrožni odseki, lahko postane dodatna vstopna točka za prihodnje intermodalno vozlišče letališča v Ronkah.



Slika 8

KAKŠNA PRIHODNOST?

Skrb vzbujajoča je ugotovitev, da se dokumenti in politične izjave v Sloveniji in Italiji ne ukvarjajo z oživitvijo goriškega železniškega vozlišča, kar posledično zavira uporabo evropskih sredstev.

Projekt “Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji”, ki ga je leta 2015 predstavilo Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije s projekcijo do leta 2030, ne upošteva razvoja mednarodnega prometa skozi goriško območje ali racionalizacije čezmejnega prevoza oseb z uporabo železnice.

Ugledni predstavniki Avtonomne dežele Furlanije Julijske krajine že dalj časa trdijo, da je prednostna naloga krepitev infrastrukture linije RFI Trbiž - Videm - Červinjan - Trst, tako za prevoz potnikov zlasti, pa za blago, pri čemer se opirajo na vzpostavitev Baltsko-jadranskega koridorja 1.

V tem programskem kontekstu je videti, da je železniško vozlišče Gorica - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba “odrezano”, kljub temu pa ima strateško vlogo:

- železniške povezave med Italijo in Slovenijo, in torej z vzhodno Evropo in Balkanskim polotokom. Treba je poudariti, da je goriški prehod potreben tudi za zagotavljanje stalnega prehoda prometa v primeru obratovalnih motenj, ki zadevajo druge operativne železniške prehode med Italijo in Slovenijo (tisti v Trstu-Opčinah),
- dela čezmejnega javnega prometnega sistema z visoko stopnjo okoljske trajnosti, ki je nepogrešljiv če se želi izkoristiti priložnost in vzpostaviti turistični koridor med Italijo, Slovenijo in Avstrijo z veliko pozornosti na mednarodni ravni in ovrednotiti intermodalnost vlak – kolo;
- logistične platforme s precejšnjo intermodalno vrednostjo (avtoceste in železnice, vzporedno, le nekaj deset metrov razdalje) in s posebnim smotrom, da je pristaniško zaledje postajališča v severnem Jadranskem morju (trenutno stanje infrastrukture na prvem mestu v Tržiču in Trstu),

Jasno je, da vozlišče, zato da bi v celoti izpolnilo vse zgoraj navedene vloge, zahteva pomembne posege obnove (predvsem modernizacijo železniške proge Nova Gorica-Sežana, ki vključuje tudi elektrifikacijo). Gradnja železniškega priključka (polkrožni odsek), ki povezuje Italijo in Slovenijo, je pomembna in bi imela takojšnje neposredne učinke tudi če ne upoštevano elektrifikacije železniške proge Nova Gorica-Sežana iz več razlogov:

- prvič, nujno potrebno je začeti z obnovo vozlišča, da se zaustavi propadanje strukture in postopna marginalizacija,
- razpoložljivost predhodne, že plačane (z javnimi sredstvi) in skupne projektne zasnove je priložnost, ki jo je treba izkoristiti, in sicer v fazi izvajanja,
- infrastrukturni posegi TIP-a so ustrezni za dokončanje intermodalnega terminala družbe SDAG, ki je trenutno v celoti premalo uporabljen zaradi težav z delovanjem železnic, za katerega so bila že zaključena dela v višini 5,5 milijonov evrov (glej zgoraj). S temi posegi bi terminal pridobil takoj prenovljeno funkcionalnost in bi prišlo do uresničevanja pristaniškega zaledja za Tržič in Trst,
- načrtovana dela so popolnoma v skladu s projektom ADRIA A in bi omogočala (z izvedbo polkrožnih odsekov) izboljšanje čezmejnih priložnosti za prevoz potnikov, uporabno tudi zato, da se iz Bohinjske proge naredi turistični koridor med Italijo, Slovenijo in Avstrijo. Poleg tega, bi s tem podprli nastajajočo mrežo kolesarskih stez, ki se prepletajo ob reki Soči.

Na obravnavanem področju naj spomnimo na pomembna stališča na institucionalni ravni.

Pokrajinski svet v Gorici je na seji 2. novembra 2015 soglasno odobril dnevni red, katerega predmet je bilo “Metropolitansko (čezmejno) vključevanje: projekt Adria-a, projekt TIP (Transborder integrated platform),

železniški prehod Gorica - Nova Gorica”, s katerim je bilo določen *“prednostni ukrep vključitve goriškega železniškega vozlišča v programske dokumente dežele Furlanije Julijske krajine, tako da ga podpreta italijanska in slovenska vlada za njegovo uresničitev v prihodnosti, vključno s sredstvi EU. Med drugim tudi za ustvarjanje pogojev za vzpostavitev čezmejne logistične platforme, ki bi s pomočjo struktur družbe SDAG in mejne postaje v Vrtojbi lahko delovala kot prometno vozlišče v odnosih med vzhodom in zahodom z visoko intermodalno vrednostjo (poleg avtoceste in železnice), prav tako je primerna kot pristaniško zaledje slovensko-italijanske pristaniške dejavnosti v severnem Jadranskem morju”*.

Mestni svet Gorice je na seji 24. novembra 2015 soglasno sprejel predlog, ki ga je predstavil župan, katerega predmet je bil *“Projekt TIP”*, s katerim se poziva *“župana in odbor, da aktivno delujeta z deželo FJK, Ministrstvom za infrastrukturo in z vsemi drugimi organizacijami in pristojnimi organi na tem področju, da se lahko obravnava prednostni ukrep vključitve vprašanja goriškega železniškega vozlišča v programske dokumente dežele Furlanije Julijske krajine, da ta projekt nato potrdita italijanska in slovenska vlada za njegovo uresničitev v prihodnosti, vključno s sredstvi EU. Med drugim tudi za ustvarjanje pogojev za uresničitev čezmejne logistične platforme, ki bi s pomočjo struktur družbe SDAG in mejne postaje v Vrtojbi, lahko delovala kot prometno vozlišče v odnosih med vzhodom in zahodom z visoko intermodalno vrednostjo (poleg avtoceste in železnice), prav tako je primerna kot pristaniško zaledje slovensko-italijanske pristaniške dejavnosti v severnem Jadranskem morju”*.

Gorica, junij 2016

Sestavil:

Alessandro Puhali

član skupščine EZTS GO

član odbora za promet EZTS GO