



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR

DIREKTORAT ZA INFRASTRUKTURO

Sektor za planiranje in vodenje investicij

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzp@gov.si
www.mzip.gov.si

Urad vlade RS za komuniciranje
Gregorčičeva 25

1000 Ljubljana

Številka: 411-33/2011/74

Datum: 10.9.2012

Zadeva: Odgovor na predlog 3407-300: Posodobitev proge NM - LJ in železniške postaje Novo mesto Bršljin

Spoštovani,

z vaše strani smo v reševanje prejeli dopis št. 092-300/2012/1 z dne 21.8.2012, s katerim nas pozivate naj pripravimo odgovor na »Predlagam vladi predlog 3407-300: Posodobitev proge NM - LJ in železniške postaje Novo mesto Bršljin«.

Večji del dolenske proge je bil zgrajen v letih 1893/94 po tedanjih standardih, tako da večjih prihrankov na potovalnih časih ni možno doseči brez večjih investicijskih vlaganj v železniško infrastrukturo in v prevozna sredstva. Sama proga je obravnavana tudi v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. List RS št. 76/2004), kjer je načrtovana rekonstrukcija, posodobitev in dograditev železniške proge Ljubljana – Novo mesto ter v Nacionalnem programu razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Ur. List RS št. 13/1996), kjer je načrtovana gradnja 2. tira na odseku železniške proge Ljubljana – Grosuplje, elektrifikacija pa na odseku železniške proge Ljubljana – Novo mesto. V tem trenutku se na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor pripravlja Resolucija nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture, kjer je ta proga tudi obravnavana in kjer bodo predvideni ukrepi na tej progi za v prihodnosti.

V zadnjem času se za to progo pripravljajo določene spremembe, kateri prispevajo k krajšim potovalnim časom. Pri naslednji spremembi voznega reda bo uveljavljeno 16 minutno skrajšanje voznega časa že uveljavljenega jutranjega vlaka Metlika – Novo mesto – Ljubljana. Potovanje je skrajšano zaradi ukinitve postankov, vendar v dobro večine potnikov. Pričakujemo lahko tudi kakšno pritožbo, vendar je po naši oceni ta rešitev še vedno boljša, kot ukinjanje postankov pri šolskem vlaku 3204, ki bi z ukinitvami postankov v Ljubljano prispel ob 6:31 (18 minut prej).

Prav tako bomo v obratni smeri predvideli pospešeni vlak 609 Ljubljana – Novo mesto in skrajšali čas potovanja Lj – NM za 6 minut (odhod iz Lj ob 16:30, prihod v NM sedaj 17:53, po novem 17:47).

Prav tako bo z novim voznim redom predvidena ukinitve enega prvega jutranjega vlaka Trebnje – Sevnica ter zadnjega večernega Sevnica – Trebnje ter s šolskim koledarjem sezoniran nedeljski vlak Sevnica – Trebnje.

Sami spremljamo število potnikov na vlakih in potnikov, ki vstopajo in izstopajo na posameznih postajališčih, vendar vse ukinitve vlakov oz. postankov praviloma naletijo na močan odpor lokalnih skupnosti, ne glede na zasedenost vlakov oz. potnikov ki vstopajo in izstopajo na posameznem postajališču. Kot podatek naj navedemo, da večji del potnikov postaje Novo mesto predstavljajo potniki na postajališčih Nm Center in Nm Kandija, medtem ko je potnikov na glavni postaji bistveno manj. Na postaji NM Bršljin je povprečni dnevni pretok potnikov (odhod in prihod) 380 potnikov, Nm Center 550, Nm Kandija pa 1100.

V tem trenutku dodatno preverjamo vlake, ki so dobro zasedeni samo na delih relacij, vendar se tu srečujemo s problemom vezave garnitur – delno zaseden vlak (vozilo) na končni postaji pogosto obrne na vlak, ki je dobro zaseden oziroma obratno.

V nadaljevanju še nekaj komentarjev na ostale predloge, ki niso predmet Resolucije nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture, ki je v pripravi.

Zavarovan nivojski prehoda v NPr v km 79+024

Za odpravo zavarovanega nivojskega prehoda (NPr v km 79+024 je v območju postaje) so bile v preteklosti že izdelane idejne rešitve v okviru prostorskih načrtov Novega mesta, vendar to zahteva poglobitve cestnega omrežja, ki je povezano z velikimi finančnimi izdatki

Varnosti na postajnih območjih

Za zmanjšanje kraj materiala in vandalizma bi bila rešitev vzpostavitev video nadzornega sistema na celotnem območju in uvedba čuvajske službe, vendar je vprašanje, če bi bilo to ekonomsko upravičeno (število varnostnikov).

Zamenjava zastarelih in v času zime problematičnih kretnic.

Na večino obstoječih kretnic je potrebno le montirati električne grelne naprave in zagotoviti ustrezno priključno moč elektrike (opcija generator, oz, kogeneracija pri ogrevanju objektov), vendar to trenutne ne vpliva na propustnost in hitrost proge.

Zamenjava razsvetljave z varčnimi žarnicami.

Na območju javne železniške infrastrukture to izvajamo v okviru ukrepov zmanjšanja svetlobnega onesnaževanja v okviru razpoložljivih sredstev.

Ureditev zanemarjene okolice postaje.

Okolica običajno ni zanemarjena, saj se postaja po ocenjevanju postaj uvršča med bolj urejene postaje svojega ranga. Večje površine s travo so na območju deponij in ostalih površin, te pa se redno kosijo v okviru razpoložljivih sredstev.

Prenova peronov in potniških prostorov.

Za prenovo peronov je potrebna rekonstrukcija tirov (sedanja širina peronov je 1,4m), v sklopu katere bi se izgradilo 1 tir, ter namesto sedanjih dveh ozkih peronov zgradilo nov peron

ustrezne širine z vso potrebno opremo. Sedanja postajna stavba je opremljena v skladu z veljavnimi predpisi. Glede na število potnikov bi bilo nujno potrebno urediti postajališče Nm Center, saj razen perona nima nikakršne druge opreme. Prostori za potnike so glede na število potnikov ustrezno urejeni, manjše izboljšave pa so možne v okviru vzdrževanja. Večji problem je le urejen dostop brez ovir za invalide, vendar to ne bi rešilo problema, saj vstop na potniške garniture zaradi višine poda ni mogoče rešiti na enostaven način.

Izvedba ločene tovarne postaje

Kompleks Revoz ima svojo tovorno postajo z 12 tiri. Prav tako imajo večji uporabniki svoje industrijske tire. Nov tovorni del postaje bi se lahko razvijalo le na progi Nm – Straža, ki je sedaj del postaje Novo mesto

Skratka zahvaljujemo se vam za vaše predloge, kater bomo, ob upoštevanju razpoložljivih finančnih sredstvih, v največji možni meri upoštevali pri Resolucija nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture, pri načrtovanju rednega in investicijskega vzdrževanja in pri pripravi voznega reda.

S spoštovanjem.

Pripravil:
mag. Dejan Jurkovič

Damir Topolko
Vodja sektorja za planiranje in vodenje investicij

Poslati:
- naslovníku; gp.ukom@gov.si (ektronsko)


Boštjan Rigler
v.d. generalnega direktorja

