



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

DIREKTORAT ZA KOPENSKI PROMET

Sektor za železnice in žičnice

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 republike Slovenije za
komuniciranje
Gregorčičeva ulica 25
1000 Ljubljana**

Številka: 001-5/2019/150/02131181

Datum: 2. 10. 2019

Zadeva: **odgovor na predlog na spletnem portalu Predlagam.vladi.si - predlog 10299-198: Vzpostavitev hitrih železniških povezav v času prihoda/odhoda na delo št. 092-198/2019/1 z dne 18. 9. 2019**

Spoštovani,

preučili smo zgoraj naveden predlog na spletnem portalu Predlagam.vladi.si - predlog 10299 - 198: Vzpostavitev hitrih železniških povezav v času prihoda/odhoda na delo, ki ste nam jo poslali v reševanje. Odgovor podajamo v nadaljevanju.

Ministrstvo za infrastrukturo in Direkcija RS za infrastrukturo izvajata več nadgradenj in modernizacij železniških prog v RS z namenom pospešitve in ureditve javnega potniškega prometa v RS kakor tudi preusmeritev tovora iz cestnega omrežja na železnice. Posodabljanje železniške in avtocestne infrastrukture poteka na podlagi sprejete Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16, v nadaljevanju: resolucija), ki jo je sprejel Državni zbor. V sprejeti resoluciji so predvidene hitrosti za potniški promet na jedrnem in celovitem omrežju do 160 km/h. Na podlagi resolucije je Vlada RS sprejela Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2018–2023 (sklep Vlade RS, št.: 37100-1/2018/10, z dne 29. 3. 2018). Tako bodo z izvedbo investicij v tekoči finančni perspektivi 2014-2020 v Sloveniji nadgrajene vse proge jedrnega omrežja, ki ne izpolnjujejo standardov interoperabilnosti. Hitrejša potovalna časa vlakov v potniškem železniškem prometu pa bo možno doseči le takrat, ko bo slovenska železniška infrastruktura na glavnih železniških progah v celoti izpolnjevala TEN-T standarde. V teku sta projekta nadgradnje železniške proge Poljčane - Slovenska Bistrica in Zidani most – Celje. To bo omogočalo sodobnejše izvajanje železniškega potniškega prometa in prihranek potovalnega časa med Ljubljano in Mariborom. Po zaključku nadgradnje železniške proge Zidani Most – Šentilj in z upoštevanjem že moderniziranih delov proge bodo odpadle omejitve

hitrosti. Projekti, ki si jih lahko podrobneje ogledate na spletni strani Direkcije RS za infrastrukturo ali na spletnem naslovu www.krajsamorazdalje.si, so financirani s sredstvi EU IPE, EKP 2014 - 2020 ter nacionalnimi sredstvi.

Glede možnosti vzpostavitve (uvedbe) gradnje novih hitrih, visoko zmogljivostnih prog je Ministrstvo za infrastrukturo že leta 2012 naročilo zelo obširno študijo z namenom preveritve umestitve in izgradnje visoko zmogljivostnih oz. hitrih prog v RS. Konkretnije, v septembru leta 2013 je bila zaključena in revidirana študija z naslovom Študija upravičenosti nove železniške povezave med Divačo in Ljubljano ter Ljubljano in Zidanim Mostom. V nalogi so bile opravljene predhodne dejavnosti in terenske raziskave, predlagana je bila zasnova prihodnjega slovenskega prometnega sistema, razvit je bil slovenski nacionalni prometni model v osrednje evropskem okviru – CETRA in opravljena napoved prometa za leti 2020 ter 2030, mikroskopsko je bilo modelirano slovensko železniško omrežje, izdelan tehnološko tehnični elaborat za potrebe železniškega prometa. Podana je bila idejna zasnova železniških prog na odsekih Divača-Ljubljana in Ljubljana-Zidani Most z analizo prostora in okolja ter opravljeno prometno, finančno in ekonomsko vrednotenje različic povezave Divača-Ljubljana in Ljubljana-Zidani Most. Povzetki te zelo obsežne študije so bili sledeči:

- o Razvit je bil nacionalni prometni model CETRA, ki zajema območje od Atlantika do Črnega morja in od Baltika do Sredozemskega morja z osredotočenostjo na območje Slovenije. CETRA je sodoben 4-stopenjski prometni model potniškega (13 namenov) in 5-stopenjski model blagovnega prometa (model blagovnih skupin – 56 blagovnih skupin), ki vključuje neposredno soodvisnost med poselitvenimi, socioekonomskimi (ki vključujejo tudi proizvodnjo in potrošnjo) in prometnimi razmerami ter med elementi prometnega sistema. Modelska enota je povprečen delovni dan. Model integralno vključuje vsa prometna sredstva, in sicer za potniški promet: osebni avto, javna parkirišča, javni promet, parkiraj in se pelji, prestopne točke, kolo in peš ter za blagovni promet: vlak, lahki tovornjak, težki tovornjak, pretovorne točke. Upoštevan je tudi vpliv pristanišč in letališč. Model vsebuje tudi pod modele emisije izpušnih plinov, imisije hrupa in strateški model za napovedovanje prometnih nesreč. Model je bil ustrezno kalibriran in validiran ter je ustrezen za napovedovanje prihodnjih prometnih razmer.
- o Na osnovi predvidene spremembe socioekonomskih dejavnikov, prihodnjih prometnih stroškov, ukrepov prometne politike, prihodnje omrežne prometne ponudbe in političnih sprememb na evropski in slovenski ravni je bila narejena napoved prometna za leti 2020 in 2030.
- o Ugotovljene so bile prihodnje prometne razmere na obstoječem in predpostavljenem prihodnjem omrežju. Omrežje vključuje ceste, železnico, logistične in pretovorne točke, sistem P+R idr. Vključen je tudi vpliv severnojadranskih pristanišč in letališča Jožeta Pučnika. Poudarek je bil na železnici. Predpostavljeno prihodnje železniško omrežje na odsekih Koper-Divača, Trst-Koper, Divača-Ljubljana, Ljubljana-Zidani Most, Zidani Most-Maribor, Maribor-Murska Sobota, Maribor-Šentilj, Zidani Most-Dobova in Jesenice-Ljubljana vključuje povsem nove vzporedne proge.

- o Ugotovljeno je bilo, da je t.i. V. ali Mediteranski koridor zelo privlačen in da nase pritegne tudi promet iz sosednje Avstrije in s cest, če je tudi v Sloveniji zagotovljena takšna železniška ponudba kot v konkurenčnih koridorjih oziroma ponudba, ki je skladna s standardom TEN-T omrežja (IV-M). Napoved dokazuje, da ima slovenski prometni prostor izjemen potencial vseevropskega pomena.
- o Ugotovljeno je bilo, da so leta 2030 na odseku Divača-Ljubljana-Maribor potrebni 4 tiri, na odsekih Trst-Divača, Koper-Divača, Pragersko ali Maribor-Hodoš, Zidani Most-Dobova, Ljubljana-Jesenice ter Kamnik-Ljubljana in Grosuplje-Ljubljana pa 2. Drugod zadošča en tir. Do leta 2020 zadošča posodobitev obstoječih prog, razen na odsekih Jesenice-Ljubljana in Koper-Divača, kjer bi že takrat potrebovali drugi tir.
- o Razbremenitev in posodobitev obstoječih prog omogoča izvedbo taktnega prometa in sistema P+R za potniški promet. Tako tudi javni potniški promet pritegne del avtomobilskega prometa s čimer se tudi pri potniškem prometu spremeni izbira prometnega sredstva v korist javnega prometa.
- o S prometno ponudbo, kakršna je predvidena za leto 2030, bi se na evropski ravni dostopnost po smeri V. ali Mediteranskega koridorja bistveno izboljšala. Prevozní časi bi se od južne Francije do Ukrajine skrajšali za 5 do 6 ur. Tudi na ravni Slovenije bi se dostopnost izboljšala, zlasti do Maribora (za več kot 30 %).
- o Tehnološko - tehnični elaborat v tehnološkem delu vsebuje opis prometne zasnove ter tehnologijo prometa na novi progi Divača-Ljubljana-Zidani Most. Prikazane so prometno - tehnološke značilnosti načrtovane proge za tri hitrostne različice – 160 km/h, 200 km/h in 250 km/h. Vključena je tudi analiza priključkov nove proge na obstoječe omrežje pri čemer je takšna povezava predvidena na lokacijah Divača, Postojna vzhod, Postojna zahod in Zidani Most.
- o Nova proga bi bila namenjena obratovanju mešanega potniškega in tovornega prometa. Predvideno je obratovanje hitrih potniških vlakov v regionalnem in mednarodnem prometu ter uvedba taktnega voznega reda v času prometnih konic. Za tovorni promet je predvideno obratovanje težkih tovornih vlakov, ki bodo dosegali hitrost 90 km/h ter ostalih tovornih vlakov s hitrostjo 120 km/h. Nova proga omogoča visoko prepustno zmogljivost, ki pri hitrostni različici 250 km/h dosega do 300 vlakov na dan.
- o Reliefno razgiban, po rabi močno razčlenjen slovenski prostor z razpršenim poselitvenim vzorcem, se izkazuje kot zelo neprivačen za umeščanje hitre železniške proge. Velik obseg poteka železniške povezave v predoru močno zmanjšuje obseg negativnih vplivov na značilnosti prostora in konfliktov z nadaljnjim prostorskim razvojem, vendar pa so zato deli trase na površju precej problematični.
- o Ocenjeno je bilo, da je železniška povezava med Divačo in Ljubljano dobro prostorsko umeščena. V primerjavi z dosedanjimi ali drugimi možnimi poteki v

Postojnski kotlini sledi avtocestnemu koridorju in na ta način ne posega v območja naselij. Ne posega v ranljivo Planinsko polje, vendar med Uncem in Rakekom okrne širše funkcionalno zaokroženo območje naselij in pripadajočega odprtega naravno ohranjenega in obdelovalnega prostora. Na območju Ljubljanskega barja ne odpira novega infrastrukturnega koridorja. Najbolj problematičen je odsek med Notranjimi Goricami in Brezovico, kjer trasa poteka v obstoječem koridorju železniške proge. Prišlo bi do obsežnejših rušitev objektov in znatnih vplivov na bivalno okolje, ki se jim je praktično nemogoče izogniti.

- o Med Ljubljano in Zidanim Mostom trasa poteka po Moravški dolini, v kateri do sedaj poteki železniške proge niso bili preverjeni. Gre za poskus čim večjega poteka trase po površju, s čimer bi se zmanjšala investicija in posledično povečala upravičenost projekta. Potek trase po površju bi predstavljal razmeroma velik poseg v prostoru, ki do sedaj še ni bil obremenjen z infrastrukturnimi koridorji, bivalna kakovost bi bila v stičnih območjih poselitve zmanjšana, verjetne so rušitve posameznih objektov ne glede na to, da trasa praviloma sledi osojnim, manj poseljenim pobočjem. Na območju med Kisovcem in Trbovljami trasa posega v območja nadzemnega in podzemnega pridobivalnega prostora mineralnih surovin. V nadaljnjih fazah načrtovanja bo treba pridobiti natančnejše podatke o rudniških območjih in omejitvah, ki iz njih izhajajo. Nadaljnje načrtovanje trase na temu območju je mogoče samo ob podrobnejši preveritvi stabilnosti terena. Obstaja velika verjetnost, da bo treba traso v temu delu opredeliti kot neizvedljivo. Ocenjeno je, da bi bila zaradi večjega obsega poteka v predorih prostorsko primernejša trasa v koridorju reke Save.
- o Glede različic trase za različne hitrosti, 160 km/h, 200 km/h in 250 km/h, načelno velja, da se lahko trasa za hitrost 160 km/h na delu, ki poteka po površju, zaradi manjših elementov lažje prilagaja prostorskim značilnostim (izogiba objektom, sledi strukturi prostora, funkcionalno zaokroženim območjem). Vendar se v reliefno razgibanem območju izkaže, da trasi za hitrost 200 km/h in 250 km/h v večjem obsegu potekata v predorih in posledično povzročata manj konfliktov na površini (tangirata manjše število zaselkov, posledično manj vplivata na kakovost bivanja, predvidoma bi bil manjši obseg rušitev). V obravnavanem koridorju, predvsem v dolini Save in Moravški dolini, se tako trasa za hitrost 250 km/h izkazuje kot prostorsko bolj primerna.
- o Izdelane so idejne zasnove treh hitrostnih različic na vsakem od obeh odsekov (Divača-Ljubljana in Ljubljana-Zidani Most) v merilu 1:25.000 z oceno investicijskih stroškov.
- o Pri načrtovanju za hitrosti 160 km/h so bili uporabljeni slovenski predpisi. Pri načrtovanju za hitrosti višje od 160 km/h so bili uporabljeni nemški predpisi, ki veljajo za hitre proge, oziroma slovenski v kolikor so ti kompatibilni z nemškimi. V obeh primerih so bili predpisi uporabljeni v okviru specifikacij za interoperabilnost TSI.

- o Namen tehnične študije je bil najti koridor, ki nudi najboljše pogoje za odvijanje prihodnjega železniškega prometa z upoštevanjem investicijskih stroškov na eni strani ter vplivi na okolje, poselitev in družbeno stanje na drugi strani. Kot izid celotne študije je bila predlagana optimalna projektna hitrost za nadaljnje faze načrtovanja in projektiranja.
- o Določeni so bili trije koncepti in določene so bile tri različice za izbrani koncept. Pri tem posamezna različica predstavlja:
 - različica 1: 250 km/h (kat IV-M, hitrost za kat I po TSI);
 - različica 2: 200 km/h (kat IV-M);
 - različica 3: 160 km/h (kat IV-M, hitrost za kat V-M po TSI) – predlog izvajalca.
- o Pri tem je potrebno poudariti, da izbrani koncept oziroma koridor ne predstavlja dokončnega predloga v smislu najustreznejše rešitve, temveč izbrani koncept v okviru katerega so obdelane tri različice z različnimi projektnimi hitrostmi. V vsakem primeru bo študiji izvedljivosti sledila študija različic, ki bo dala odgovor kakšna je najustreznejša prostorska različica.

Odsek Divača – Ljubljana

- o Za ta odsek je značilna masivna terenska prepreka med Divačo in Ljubljano z višinsko razliko približno 150 m. Na splošno je za optimizacijo investicijskih stroškov najpomembnejši cilj zmanjšati dolžino predorov, saj ti predstavljajo največji del gradbenih stroškov. Na grobo se ocenjuje, da so stroški predora 10-krat višji od gradnje po raščnem terenu.
- o Razviti so bili trije koncepti: Koncept A predstavlja najkrajšo in neposredno povezavo med Divačo in Ljubljano (Študija koridorjev hitre proge Ljubljana-Slovensko-Italijanska državna meja, SŽ-PP, maj 2002). Pri Konceptu B se nova železniška proga čim bolj približa obstoječemu koridorju avtoceste A1 Šentilj-Srmin ter Koncept C, ki je podoben konceptu B (v koridorju obstoječe avtoceste). Razlikuje se le v poteku preko Ljubljanskega barja, kjer poteka vzporedno z obstoječo železniško progo.
- o Pri izbranem konceptu C trasa od navezave pri Divači poteka po skoraj 10 km dolgem predoru pod Vremščico v stalnem vzponu, da premaga 150 m višinske razlike med postojnsko kotlino in Divačo. Pri Postojni je izvedeno priključevanje na postajo Postojna z obeh smeri. Med Postojno in Uncem je 9 km dolg predor pod Javorniki. Od Unca naprej se trasa proti Ljubljanskem barju spušča, med tem poteka zopet v dveh daljših predorih dolžin 11,5 in 6 km ter se pri Brezovici naveže na različico 4 študije Ljubljanskega železniškega vozlišča.

Odsek Ljubljana–Zidani Most

- o Teren drugega odseka je povsem drugačen od prvega. Za ta del je značilna ozka dolina reke Save s strmimi pobočji. Upoštevajoč te omejitve, so bili pripravljeni trije osnovni koncepti. Koncept A, ki poteka po dolini reke Save in za katerega je značilno veliko predorov, viaduktov in mostov, ki imajo

pomemben vpliv na integriteto ozke doline. Koncept B, ki namesto po dolini reke Save poteka v drugem koridorju, in sicer severno od reke Save ob naseljih Moravče, Drtija, Kandrše. Koncept C pa predstavlja rešitev, da se obdrži obstoječi železniški koridor in se bolj ali manj, nadgradi obstoječa proga.

- o Izbor koncepta B je narekoval naslednji potek trase med Ljubljano in Zidanim Mostom. Od navezave na različico 4 študije LŽV trasa sprva poteka po dolini reke Save do kraja Laze pri Dolskem, kjer z mostom čez reko Savo zapusti dolino Save, se začne vzpenjati in preko slabih 5 km dolgega predora preide v Moravško dolino. Prevojno točko trasa doseže pri Kandršah, kjer je niveleta 456 m nadmorske višine. Nato se trasa spusti nazaj proti dolini reke Save, v katero se vrne v okolici Zagorja. Od Zagorja do Zidanega Mostu trasa poteka ob severni strani reke Save, kjer trasa izmenjujoče prečka pet premostitvenih objektov, dolžin od 100 m do 550 m in poteka v šesti predorih, dolžin od 1.800 m do 3.900 m. Na območju Suhadola trasa slab kilometer in pol poteka po terenu, kjer sta tudi izvennivojski navezavi na obstoječo progo.

Zaključki

- o Vrednotene so bile različice odsekov Divača-Ljubljana in Ljubljana-Zidani Most. Na podlagi obravnavanih prostorskih konceptov je bila na odseku Divača-Brezovica (Ljubljana) izbrana različica ob avtocesti in po obstoječem koridorju po Barju. Na odseku Zalog (Ljubljana)-Zidani Most pa potek preko Moravč. Za ta dva prostorska koncepta so bile zasnovane tri različice in sicer za hitrosti 250 km/h, 200 km/h in 160 km/h.

Investicijska vrednost za oba odseka skupaj znaša:

- 250 km/h: 4.906.663.809 EUR
- 200 km/h: 4.832.835.881 EUR
- 160 km/h: 4.748.906.714 EUR

- o Različica z vključeno investicijo na ravni Slovenije in osrednje Evrope za blagovni in potniški promet prinaša spremembo pri izbiri prometnega sredstva. Različica z vključeno investicijo v Slovenijo pritegne več blagovnega prometa, medtem ko se glede potniškega prometa razmere spreminjajo v glavnem le na območju Slovenije.
- o Različica z vključeno investicijo na ravni osrednje Evrope povzroči tudi 5 - odstotno in na ravni Slovenije 7 % zmanjšanje emisij izpušnih plinov, ki vplivajo na globalne klimatske spremembe. Emisija plinov, ki vplivajo na lokalne razmere, bo v prihodnje bistveno manjša kot je sedaj, saj se bo za več kot 3 - krat zmanjšala. To bo zlasti posledica tehnoloških izboljšav na motornih vozilih medtem, ko imata tu kakovosten železniški in javni promet le obrobno vlogo. Glede vpliva hrupa se bodo v prihodnje razmere poslabšale. K dodatnemu poslabšanju na ravni Slovenije prispeva boljša prometna ponudba, ki v Slovenijo pritegne dodatni promet. Zaradi tega bo leta 2030 v nočnem času v Sloveniji prizadetih 7 % več prebivalcev, kot če izboljšane prometne

ponudbe ne bi bilo. Toda vpliv hrupa je mogoče bistveno zmanjšati z učinkovitimi protihrupnimi ukrepi.

- o Tudi število prometnih nesreč se bo v prihodnje povečalo. Tako na ravni osrednje Evrope kot Slovenije. Toda izboljšana prometna ponudba, zlasti železniškega in javnega potniškega prometa bo povzročila, da se bo količina nesreč na ravni Slovenije zmanjšala za okoli 3 %. Izboljšana prometna ponudba bo omogočila tudi boljšo dostopnost do regionalnih središč, zlasti z javnim prometom.
- o Naložba v obravnavana odseka bi prinašala dohodek od uporabnine, ki bi znašal okoli 38 mio EUR na leto. Kljub temu pa obravnavana investicija v nobenem primeru ni finančno upravičena. Finančna neto sedanja vrednost investicije je v vseh primerih negativna, finančna interna stopnja donosnosti investicije je nižja od diskontne stopnje 5 %, razmerje koristi/stroški je 0.16, kar je manj kot 1.
- o Naložba v ta dva odseka visoko zmogljive železniške proge bi prinesla prihranke časa in eksterne koristi. Vendar bi več koristi od naložbe imela območja zunaj Slovenije kot sama Slovenija, saj bi se več kot 2/3 prihrankov časa zgodilo zunaj Slovenije in prav tako več kot 3/4 eksternih koristi. Od naložbe v Sloveniji bi torej imeli koristi predvsem sosedje.
- o Izidi ekonomske analize kažejo, da obravnavana investicija v 30-letnem obdobju na ravni Slovenije ni ekonomsko upravičena. Ekonomska neto sedanja vrednost je v vseh primerih negativna, interna stopnja donosnosti investicije je nižja od diskontne stopnje (5,5 %), razmerje koristi/stroški je v tem primeru 0.38, kar je manj kot 1. Naložba tudi na ravni osrednje Evrope ni ekonomsko upravičena. Tudi tedaj je neto sedanja vrednost investicije v vseh primerih negativna, ekonomska interna stopnja donosnosti investicije je malenkost nižja od diskontne stopnje 5,5 %, razmerje koristi/stroški v tem primeru znaša 0,95 do 0,97, kar je sicer blizu 1, vendar še vedno pod njo.
- o Obravnavana investicija bi bila v 30-letnem obdobju obratovanja ekonomsko upravičena, če bi v ekonomski analizi upoštevali 2,5 % diskontno stopnjo in koristi za celotno območje osrednje Evrope. Naložba bi bila na ravni osrednje Evrope ekonomsko upravičena tudi pri diskontni stopnji 5,5 %, če se vrednoti 40-letno obdobje obratovanja. Medtem, ko na ravni Slovenije naložba v nobenem primeru ni ekonomsko upravičena.
- o Naložba sicer prinaša tudi druge koristi: povečanje BDP, pozitivne učinke za zaposlovanje in dvig dodane vrednosti, pozitivne učinke na logistični sektor, na področju davkov, dolgov in socialnih prispevkov idr.
- o Pričakovano število vlakov na dan leta 2030 na novih progah opravičuje izgradnjo novih dvotirnih prog in ohranitev obstoječih prog za potrebe lokalnega prometa. Zaradi strukture prometa, katerega pretežni del predstavlja tovorni promet, s hitrostmi vlakov največ 120 km/h, bi bila izgradnja proge za hitrosti 250 km/h (TSI kategorija I) nesmiselna. Predlog je, da se pri

nadaljnem delu na jedrnem TEN-T omrežju upoštevajo hitrosti vlakov do največ 200 km/h (TSI kategorija IV-M).

- o Zaradi zelo visokih investicijskih stroškov predlaganega projekta od 4,7 do 4,9 mlrd €, kar v povprečju zneso 40 mio € na km proge in zaradi ugotovitev, da je proga namenjena pretežno tovornemu prometu, za katerega niso predvidene hitrosti večje kot 120 km/h, je bila predlagana racionalizacija zahtevanih parametrov projektiranja. Pri nadaljnem delu bo zato potrebno dosledno upoštevati parametre TSI za konvencionalne proge kategorije IV-M z vsemi izjemami, ki jih na zahtevnih odsekih te dopuščajo. S tem bi se projekt ustrezno pocenil.
- o Projekt za zasebne partnerje ni zanimiv. Prihodki zadoščajo le za pokrivanje ocenjenih stroškov obratovanja in vzdrževanja ter ne zagotavljajo zahtevanega donosa na zasebni kapital ali povračila vloženega kapitala.
- o Na podlagi opravljene analize še ni moč podati končnega odgovora o prostorski sprejemljivosti nove železniške povezave med Divačo in Ljubljano ter Ljubljano in Zidanim mostom. V nadaljevanju projekta bo potrebno pristopiti k primerjavi različnih prostorskih koridorjev ter optimizaciji potekov in tehničnih rešitev znotraj njih. Na podlagi podrobnejših preveritev in (zahtevnega) usklajevanja interesov v prostoru bo verjetno moč opredeliti izvedljivo rešitev, zagotovo pa je pričakovati obsežne omilitvene ukrepe (poglobitve trase, zgodnejše prehode v predore, pokrite vkope, obsežne protihrupne ukrepe, prilagoditve infrastrukturnih omrežij in gradnjo nadomestnih objektov).

Zaradi vseh zgoraj navedenih dejstev predlog v tej fazi še ni primeren za nadaljnjo obravnavo. V primeru potrebe po dodatnih informacijah smo vam seveda na voljo.

S spoštovanjem,


mag. Boštjan Fendre

podsekretar



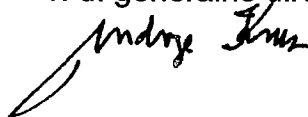
mag. Vlasta Kampos Jerenec

vodja Sektorja za železnice in žičnice



mag. Andreja Knez

v. d. generalne direktorice



Poslati:

- naslovníku (po e-pošti)
- zbirka dokumentarnega gradiva