

Investicijski program: Drugi tir Divača - Koper

Investicijski projekt in vrsta investicijske dokumentacije

Namen investicijskega programa za izgradnjo in upravljanje drugega železniškega tira med Divačo in Koperom (»drugi tir« ali »projekt«) je preučiti ekonomsko in finančno izvedljivost projekta in z različnimi analizami podpreti ali ovreči izvedbo projekta. Dokument dosledno upošteva določbe Uredbe o metodologiji priprave in obravnave investicijske dokumentacije na področju državnih cest in javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 5/17).

Projekt je ena od glavnih prednostnih nalog za izboljšanje konkurenčnosti slovenskega železniškega omrežja v okviru Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (SRP). V kontekstu EU drugi tir Divača-Koper pomeni povezavo morskega pristanišča Luka Koper (LK) z dvema transportnima TEN-T koridorjema, in sicer sredozemskim in baltsko-jadranskim.

Razlogi za investicijo in njeni cilji

Z izgradnjo sodobnega železniškega tira, ki bo potekal skozi osem predorov in prek štirih premostitvenih objektov, bo projekt povezal pristaniško mesto Koper z zalednim mestom Divača, ki leži na nadmorski višini 435 metrov. Projekt bo odpravil ozko grlo na obstoječi preobremenjeni železniški progi in tako spodbudil gospodarski razvoj na slovenski obali, še posebno razvoj tamkajšnjih prevoznih in logističnih podjetij. Poleg tega, da je drugi tir ključna gradbena prednostna naloga v sklopu državne prometne strategije, bo projekt prinesel občutne koristi tudi celotni srednjeevropski regiji, saj odsek železniške proge predstavlja ozko grlo tako na sredozemskem kot tudi na baltsko-jadranskem jedrnem koridorju TEN-T. Poleg tega je projekt dobil podporo več držav vzdolž omenjenih koridorjev.

Opredelitev ciljev

Projekt je kot sestavni del SRP skladen s splošnimi cilji za razvoj železniškega načina prevoza v Sloveniji, in sicer:

- povečanje gospodarske konkurenčnosti, skrajšanje potovalnega časa, odprava prometnih ozkih grl, zmanjšanje prevoznih stroškov;
- poenotenje in povezava slovenskega železniškega omrežja z železniškim omrežjem EU (upoštevanje standardov TEN-T);
- izboljšanje dostopnosti posameznih regij;
- izboljšanje varnosti in upravljanja prometa;
- zmanjšanje okoljskega bremena.

Glavni cilji projekta

#	Cilj	Sedanji	Ciljni
1	Povečanje zmogljivosti obstoječe železniške proge Divača-Koper glede števila vlakov na dan in prepeljanega tovora na leto	90 vlakov/dan 14 mio ton/leto	231 vlakov/dan 43 mio ton/leto
2	Skrajšanje železniške razdalje na odseku Divača-Koper	44,3 km	27,1 km
3	Skrajšanje potovalnega časa na odseku Divača-Koper	Obstoječi tir 100-110 min	Obstoječi tir: 70-80 min Drugi tir: 40-50 min
4	Povečanje največje možne hitrosti vlakov na odseku	Obstoječi tir 65-75 km/h	Drugi tir 160 km/h
5	Povečanje modalnega deleža železniškega prometa v Luki Koper	59 %	63 %

Opredelitev projekta

Drugi tir bo dolg 27 km in bo potekal po zahtevnem terenu. Razlika v nadmorski višini na tem odseku bo okoli 400 m, zato bo z namenom, da se ne preseže naklon proge 17 ‰, tir speljan skozi osem predorov v skupni dolžini 20 km in prek več premostitvenih objektov. Odsek bo tako skladen z zahtevami TEN-T. Konec gradnje je predviden v letu 2025, začetek obratovanja drugega tira pa v začetku leta 2026.

Drugi tir bo enotirna proga z možnostjo prihodnje nadgradnje v dvotirno železnico. Projekt je izveden na način, da bo premer treh servisnih predorov enak premeru pripadajočih glavnih predorov.

Za izvedbo projekta bo skrbelo projektno podjetje 2TDK d.o.o. (»2TDK« ali »Nosilec projekta«), ki ga je vlada ustanovila leta 2016. 2TDK bo v času obratovanja svoje aktivnosti financiral s plačilom za dosegljivost drugega tira (»Plačilo za dosegljivost«), ki ga bo plačevala Republika Slovenija (»Slovenija«), z uporabnino za uporabo drugega tira ter s posebnim dodatkom na uporabnino za železniško infrastrukturo, ki se bo pobirala na jedrnem slovenskem železniškem omrežju (»Povečana uporabnina«).

Izbira variante

Izgradnja obstoječe proge sega v 19. stoletje. Proga je bila zgrajena kot industrijska proga za potrebe Luke Koper. Ideje o nadgradnji obstoječe proge Divača–Koper z dodatnim tirom so se prvič pojavile že leta 1996 in od takrat so različni vladni kabineti preučili več kot 17 različnih variant projekta. Vlada je na podlagi multikriterijske analize izbrala trenutno varianto I/3, ki bi na odseku Divača - Koper omogočila prepustno zmogljivost 231 vlakov na dan ali 43,4 mio neto ton tovora na leto (drugi in obstoječi tir skupaj). Izbrana rešitev vključuje enotirno novo progo, ki pa v naslednji fazi omogoča nadgradnjo v dvotirno progo. Izvedba takšne tehnične rešitve v prihodnosti omogoča opustitev obstoječega tira.

Investicijski stroški

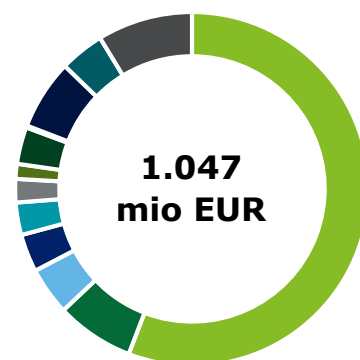
Oceno investicijskih stroškov je preverila in prilagodila družba Mott MacDonald, neodvisna družba za globalni inženiring, upravljanje in razvoj, ki v okviru projekta sodeluje kot podizvajalec Deloitte, odgovoren za tehnična dela.

Osnovni investicijski strošek v stalnih cenah je ocenjen na 968 mio EUR, s specifičnimi rezervami za nepredvidena dela pa na 1.011 mio EUR. Sestavljen je iz izvedbenih del (879 mio EUR), nabav (10 mio EUR) in storitev (121 mio EUR). Dodatne rezerve za nepredvidene izdatke (91 mio EUR), predvsem zaradi zahtevnosti terena, so vključene v oceno investicije, ki znaša 1.102 mio EUR. Stroški nastali pred letom 2018 znašajo 55 mio EUR in se ne upoštevajo v končnem investicijskem strošku. Sleđnji je ocenjen na **1.047 mio EUR v stalnih cenah brez DDV**.

Povzetek investicijskih stroškov brez DDV (v mio EUR)

Investicijski stroški brez DDV	Tekoče cene ¹	Stalne cene ¹
Osnovni investicijski stroški	1.058	968
Specifične rezerve za nepredvidena dela	47	43
Investicijski stroški s specifičnimi rezervami	1.105	1.011
- od tega: Izvedbena dela	966	879
- od tega: Nabave in drugi stroški	11	10
- od tega: Storitve	128	121
Splošne rezerve za nepredvidene izdatke	100	91
Skupaj investicijski stroški z rezervami	1.205	1.102
Že porabljeni stroški storitev (pred 2018)	-55	-55
Skupaj bodoči investicijski stroški	1.150	1.047

Investicijski stroški brez DDV in že porabljenih stroškov (v mio EUR)



- Tuneli
- Tiri in naprave
- Odvoz in predelava materiala
- Mostovi, viadukti, galerije
- Oskrba z električno energijo
- Dovozne ceste
- Video nadzor in varovanje
- Ostalo
- Nabave in drugi stroški
- Storitve
- Nepredvidena dela
- Rezerve za nepredvidene izdatke

¹ Stalne cene se uporabljajo pri oceni končne vrednosti investicije, pri izračunu finančne donosnosti investicije in v ekonomski analizi. Tekoče cene se uporabljajo pri izračunu potrebnih virov in porabe financiranja, pri analizi finančne vzdržnosti 2TDK in pri izračunu donosa na nacionalni prispevek.

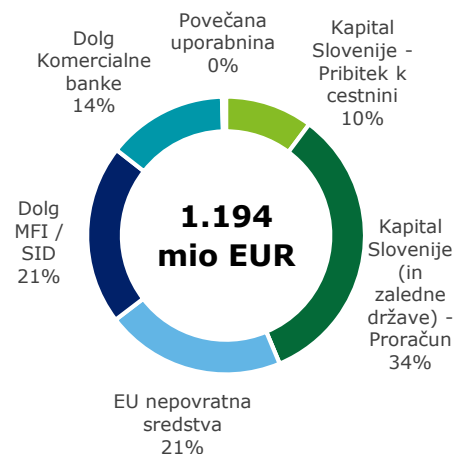
Viri in uporaba sredstev financiranja

Poleg začetnih investicijskih stroškov bo moral 2TDK zagotoviti financiranje drugih stroškov, ki bodo nastali v obdobju gradnje. Ti so sestavljeni iz 12 mio EUR operativnih stroškov 2TDK in 32 mio EUR stroškov obresti, nadomestil in drugih potreb. Celoten znesek financiranja v **tekočih cenah brez DDV** tako znaša **1.194 mio EUR**.

Investicija bo financirana z različnimi viri. Največji del naj bi predstavljal kapitalni vložek Slovenije, višina katerega pa bo odvisna od morebitne participacije druge zaledne države. Skupna višina kapitala je ocenjena na 522 mio EUR, od česar pa bo 122 mio EUR Slovenija vložila iz pobranega pribitka k cestnini za tovorna vozila (namenski pribitek na vozila težja od 3.500 kg na določenem avtocestnem koridorju) (»Pribitek k cestnini«) ter 200 mio EUR iz državnega proračuna. V primeru sodelovanja zaledne države bo le-ta prispevala dodatnih 200 mio EUR kapitala, v nasprotnem scenariju pa bo ta delež pokrila Slovenija iz državnega proračuna.

Dodatna sredstva se pričakuje v obliki nepovratnih sredstev EU (250 mio EUR), posojil mednarodnih finančnih institucij (MFI) in SID banke (skupaj 250 mio EUR) ter posojil komercialnih bank (167 mio EUR). Poleg tega bo 6 mio EUR pridobljenih preko povečane uporabnine za uporabnike železniških prog v slovenskem jedrnem omrežju (»Povečana uporabnina«) zbrane v času gradnje.

Viri financiranja brez DDV (v mio EUR)



Viri in uporaba sredstev financiranja v obdobju gradnje v tekočih cenah brez DDV (v mio EUR)

Uporaba	Vrednost	Viri	Vrednost
Stroški gradnje	1.150	Povečana uporabnina za železnice	6
Operativni stroški 2TDK v času gradnje	12	Nepovratna sredstva EU	250
Obresti, nadomestila in drugi stroški	32	Dolg MFI / SID banka	250
		Dolg komercialne banke	167
		Kapital Slovenije – Pribitek k cestnini	122
		Kapital Slovenije (in zaledne države) - proračun	400
Skupaj uporaba	1.194	Skupaj viri	1.194

Finančna vzdržnost projekta

V obdobju obratovanja bo 2TDK svoje aktivnosti pokrival z uporabnino za uporabo drugega tira, Povečano uporabnino in Plačilom za dosegljivost. Slednje predstavlja plačilo Republike Slovenije družbi 2TDK v celotni fazi obratovanja za storitev zagotavljanja dosegljivosti drugega tira za nemoteno izvajanje železniških prevozov, v skladu s principom »brez dosegljivosti, brez plačila« (ang. »no service, no payment«) in v skladu s koncesijsko pogodbo. To plačilo naj bi znašalo 35 mio EUR na leto v tekočih cenah (cene v letu 2026) in bo financirano iz novo uvedene takse na pretovor v koprskem tovornem pristanišču (»Taksa na pretovor«) in pribitka k cestnini za težka tovorna vozila na določenih delih slovenskega avtocestnega omrežja (»Pribitek k cestnini«). Projekt bo tako v celoti financiran s strani uporabnikov infrastrukture, tj. prevoznikov tovora po cesti, železnici in skozi Luko Koper. Projekt je prav tako upravičen do podpore EU, hkrati pa je finančno vzdržen.

Ekonomska izvedljivost projekta

Ekonomska analiza je bila poleg finančne analize opravljena z namenom, da se izračuna upravičenost projekta z družbenega vidika. Pri izračunu ekonomske uspešnosti projekta (ekonomska neto sedanja vrednost - ENSV, ekonomska stopnja donosa - ESD) so bile upoštevane merljive ekonomske koristi in stroški v tabeli na naslednji strani. Poleg merljivih koristi, upoštevanih v izračunu ekonomske uspešnosti, se kot rezultat projekta pričakuje tudi realizacija spodaj navedenih nekvantificiranih oziroma kvalitativnih koristi. Te koristi niso upoštevane v izračunu ekonomske uspešnosti, vendar imajo pozitiven vpliv na družbo.

Ključne ekonomske koristi in stroški projekta

Vrsta	Opis
Stroški	<ul style="list-style-type: none">Začetni stroški investicije/investicija v osnovna sredstva (CAPEX)Dodatni operativni stroški, nadomestitveni stroški in prihranki pri prenovi obstoječe proge
Koristi (kvantificirane)	<ul style="list-style-type: none">Povečani prihodki od uporabnin uporabnikov železnic (redna uporabnina) in Povečana uporabninaPrihranek operativnih stroškov za prevoznike tovora in potnikePrihranek časa za prevoznike tovora in potnike zaradi krajše in hitrejše potiZmanjšana posebna tveganja obstoječe proge, ki povzročajo motnje v prometu in zaprtje progeEksterni prihranki zaradi povečane uporabe železniškega transporta
Koristi (nekvantificirane)	<ul style="list-style-type: none">Povečanje produktivnostiPozitiven vpliv na širjenje LKUstvarjanje delovnih mest in gospodarska rast (prispevek projekta h gospodarstvu)Povečana zanesljivost transporta potnikov in tovoraBoljši dostop do drugih trgovIzboljšane transportne povezave za potnike in boljše možnosti razvoja turizma za obalno regijo

Rezultati ekonomske analize CBA kažejo, da je projekt ekonomsko upravičen, ker prispeva k splošnemu povečanju družbene blaginje. To potrjuje ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV) v znesku 183 mio EUR, ekonomska stopnja donosa (ESD) 6,60% in razmerje koristi in stroškov (razmerje K/S) 1,46.

V Ljubljani, dne 24.1.2019

Pripravil: Deloitte svetovanje d.o.o.

Deloitte.