

## **Hitra železnica Ronke-Trst–Divača** (Delo,25-11-2009, Boris Šuligoj)

### **Italijani spreminjajo traso proge**

Progo hočejo speljati mimo Opčin in Sežane do Divače – Koordinator vztraja pri povezavi Trsta in Kopra – Slovensko prometno ministrstvo tudi vztraja, da bo gradnjo začelo konec 2010

Trst – Po ponedeljkovem obisku Laurensa Jan Brinkhorsta, evropskega koordinatorja za šesti prednostni projekt vseevropskih železniških koridorjev v Trstu, se Italija spet počasi »vrača v projekt« gradnje hitre železnice med Italijo in Slovenijo. Zdaj so se, kot kaže, dokončno odpovedali trasi proge med Trstom in Divačo, za katero so se dogovorili predstavniki medvladne slovensko-italijanske komisije lani julija v Divači. Predstavniki Furlanije - Julijske krajine (FJK) so Brinkhorstu razlagali, da bi imeli raje progo, ki bo nekoliko obšla Trst, saj bi šla ob trasi avtoceste in bi se po Krasu povzpela do Opčin (kjer bi bilo edino postajališče hitre železnice v tržaški pokrajini) in najbrž mimo Sežane proti Divači. V tem primeru ne bi bilo s Slovenijo dogovorjenega (a zdaj kot kaže dokončno odpisanega) zahtevnega križišča v predoru blizu Črnega Kala.

Če bo ta projekt obveljal, potem odpade načrt, da bi bila kljub lanskim dogovorom železniško povezana tudi Koper in Trst. Koordinator Brinkhorst pa je predstavnikom dežele Furlanije - Julijske krajine položil na srce, da v Bruslju močno podpirajo železniško povezavo med Kopro in Trstom, ker hočejo spodbuditi sodelovanje obeh pristanišč.

Za zdaj je bruseljski koordinator hitre železnice italijanskim pristojnim sporočil, naj v čim krajšem času pojasnijo svoja stališča glede gradnje hitre železnice v deželah Veneto in FJK. Hkrati je Brinkhorst spoznal, da v Italiji ni edini problem gradnja odseka Trst–Divača, temveč tudi pomisleki pri povezovanju Benetk in Trsta. Italijani niso dokončno odločeni, ali naj peljejo novo železniško traso bliže obali ali vzporedno in tik ob avtocestni trasi. Predvsem pa je Brinkhorst spoznal, da niti nova trasa od Ronk proti Opčinam (mimo Sežane do Divače) v Italiji še nima poenotenega stališča in soglasja vseh lokalnih uprav. Zdaj bodo šele zaprosili italijanske železnice (družbo Italferr), da spremeni načrt trase za zadnji odsek železnice iz Italije proti Sloveniji. Za spremembo načrta navajajo vsaj dva argumenta. Prvi so okoljski pomisleki, da bi progo vodili skozi občutljivo dolino parka Glinščice in v občutljivem kraškem podzemlju. Drugi razlog pa je predvsem finančne narave. Italijanski viri zatrjujejo, da bo Bruslju zmanjkalo denarja za financiranje obljubljenе železnice na petem koridorju. Renzo Tondo, predsednik dežele Furlanije - Julijske krajine, je napovedal, da se namerava v kratkem srečati s slovenskim državnim sekretarjem za promet Igorjem Jakominom, ki vodi slovenski del medvladne komisije za peti koridor hitre železnice.

Na slovenskem ministrstvu za promet so nam potrdili, da načrtuje ministrstvo sestanek slovensko-italijanske medvladne komisije sredi decembra, vendar za natančnejši datum o tem še niso dogovorjeni. Z Laurensom Jan Brinkhorstom redno komunicirajo in si izmenjujejo vse potrebne informacije. Ne glede na to, kar se dogaja v Italiji, pa je **Eldina Knez** z ministrstva za promet včeraj odgovorila, da ministrstvo nikakor ne odstopa od projekta Koper–Divača. »Ta teče po predvidenem časovnem načrtu in začetek gradbenih del pričakujemo v zadnjem četrtletju leta 2010,« je pojasnila Eldina Knez. Dodala je, da gre za mednarodni projekt, v katerem vsaka

država vodi svoje prednostne naloge ločeno z vodjo projekta. Zato Slovenija ne more komentirati dogajanja in odločitev v Italiji.

Očitno pa je, da bo drugačna odločitev o navezavi italijanske železnice na slovensko železniško omrežje terjala tudi bistvene spremembe v projektu. Po eni strani se bodo odpovedali križišču pri Črnem Kalu, toda hkrati bodo morali proučiti možnost poteka trase od Opčin proti Divači in predvideti povsem novo možnost železniške povezave med tržaškim in koprskim pristaniščem, ki je bilo doslej postavljeno v lani dogovorjeni rešitvi.