



***STRATEGIJA***  
***KAPACITET***  
***2026***

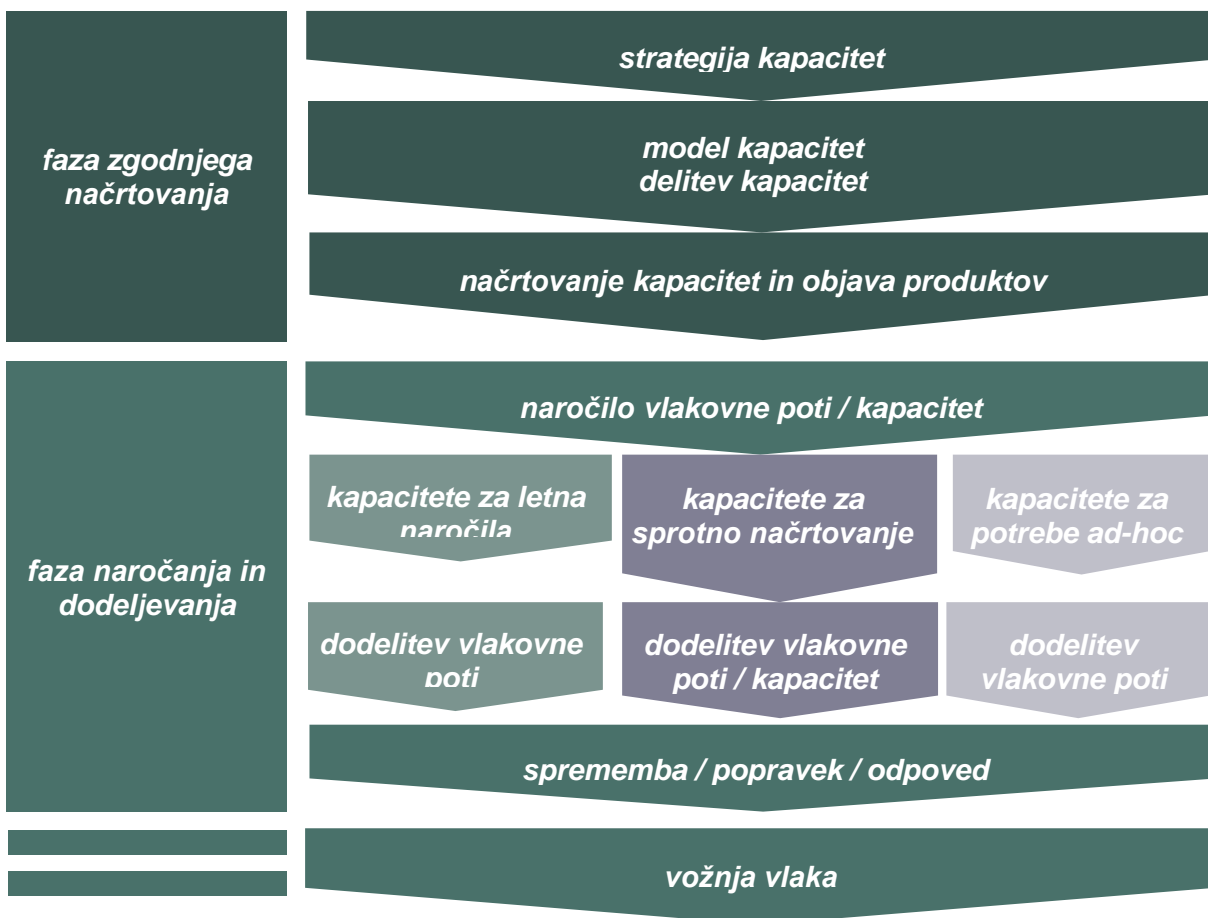
## KAZALO VSEBINE

UVOD.....	2
0. GEOGRAFSKI OKVIR.....	3
1. PRIČAKOVAN OBSEG RAZPOLOŽLJIVE INFRASTRUKTURE.....	4
1.1. PREDVIDENE RAZŠIRITVE RAZPOLOŽLJIVIH KAPACITET .....	4
1.2. PREDVIDENE OMEJITVE RAZPOLOŽLJIVIH KAPACITET .....	6
2. ZAČASNE OMEJITVE KAPACITET .....	6
3. NAČELA NAČRTOVANJA PROMETA IN PROMETNI TOKOVI.....	8
3.1. NAČELA NAČRTOVANJA.....	8
3.2. PROMETNI TOKOVI.....	8
4. RATIFIKACIJA IN OBJAVA.....	10

## UVOD

V okviru učinkovitega upravljanja kapacitet upravljavci infrastrukture tri leta pred uveljavitvijo voznega reda omrežja (X-36) objavijo strategijo kapacitet.

Strategija kapacitet je dokument, ki vključuje dolgoročno načrtovanje kapacitet za določen odsek proge, del omrežja ali celotno omrežje. Glavni cilj strategije kapacitet je zagotoviti prvi pregled razpoložljivih kapacitet na infrastrukturi v prihodnosti na eni in prihodnjih potreb po kapacitetah na drugi strani. Omogoča uskladitev prihodnjih potreb s sosednjimi upravljavci in prosilci. Podaja ključne informacije v zvezi z načrtovanjem kapacitet, o spremembah v razpoložljivosti infrastrukture, začasnih omejitvah kapacitet kot tudi o komercialnih kapacitetah za določeno voznoredno obdobje.



Skica 1: Proces TTR (vir: RNE)

Pričujoči dokument je izdelan skladno s priročnikom in standardizirano predlogo združenja upravljavcev RailNetEurope (RNE). Osredotoča se na proge mednarodnega pomena in zajema štiri glavna poglavja:

- opis geografskega okvira;
- pričakovan obseg razpoložljivih infrastrukturnih kapacitet;
- začasne omejitve kapacitet (TCR);
- predvideni prometni tokovi.

Strategija kapacitet je namenjena tako prosilcem kot tudi njihovim končnim strankam, upravljavcem objektov za izvajanje železniških storitev, terminalom, oblikovalcem politik ter vsem drugim zainteresiranim stranem pri načrtovanju in dodeljevanju železniških kapacitet.

V okviru sodelovanja s prevozniki in drugimi deležniki v železniškem prometu upravljavec vsako leto v mesecu oktobru skliče sejo stalnega odbora za usklajevanje potreb na področju železniške infrastrukture, na katerem med drugim predstavi tudi aktivnosti na področju TTR. Prevozniki in ostali deležniki (terminal, regulatorni organ, Direkcija RS za infrastrukturo) so pozvani k podajanju predlogov k strategiji kapacitet na osnovi zadnje objavljene strategije. Pred končno objavo strategije kapacitet upravljavec osnutek pošlje še enkrat vsem prevoznikom v pregled in jih pozove k morebitnim pripombam.

Ta dokument je nezavezujoč. Velja za vozni red 2026.

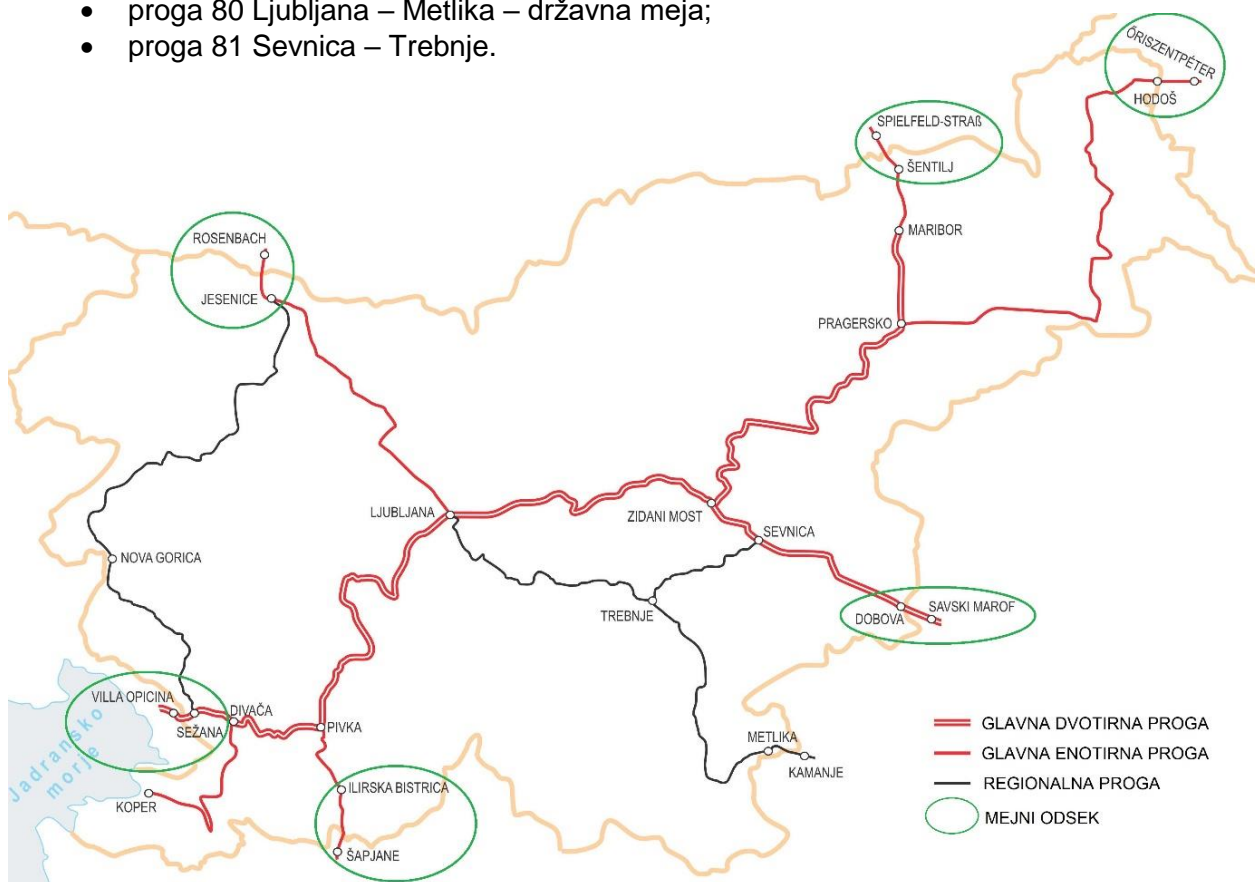
## 0. GEOGRAFSKI OKVIR

V tej strategiji kapacitet so upošteevane proge mednarodnega pomena. Te so bile izbrane na podlagi izkušenj, upoštevajoč mejne prehode z največjim obsegom mednarodnega prometa, tako potniškega kot tovornega. Ti mejni prehodi so:

- Avstrija – Jesenice / Rosenbach, Šentilj / Spielfeld-Straß;
- Hrvaška – Dobova / Savski Marof, Ilirska Bistrica / Šapjane;
- Italija – Sežana / Villa Opicina;
- Madžarska – Hodoš / Óriszentpéter.

Glede na specifiko in velik obseg tranzitnega tovornega prometa so v strategijo kapacitet vključene vse glavne proge v Republiki Sloveniji in naslednji odseki regionalnih prog, ki se lahko uporabljajo kot obvozne proge v primeru večjih ovir:

- proga 70 Jesenice – Sežana;
- proga 80 Ljubljana – Metlika – državna meja;
- proga 81 Sevnica – Trebnje.



Skica 2 – Geografski okvir strategije kapacitet

## 1. PRIČAKOVAN OBSEG RAZPOLOŽLJIVE INFRASTRUKTURE

V tem poglavju je pregled pomembnih pozitivnih ali negativnih sprememb razpoložljivih kapacitet za vozni red 2026.

Projekti, navedeni v tem poglavju, izpolnjujejo naslednja merila:

- za razliko od TCR ima projekt stalen vpliv na razpoložljive kapacitete (2. poglavje);
- projekt se odvija in ima učinek na kapacitete v časovnem razmaku med voznorednima obdobjema 2023 in 2026. V strategijah kapacitet bodo objavljene letne posodobitve;
- gre za večje projekte na segmentih omrežja, pomembnih za mednarodni promet.

### 1.1. PREDVIDENE RAZŠIRITVE RAZPOLOŽLJIVIH KAPACITET

#### GRADNJA DRUGEGA TIRA DIVAČA - KOPER

Največji projekt na področju železniške infrastrukture v RS je gradnja novega drugega tira Divača – Koper, ki bo bistveno povečal prepustno zmogljivost proge za potrebe koprskega pristanišča in tako omogočil tudi povečanje prometa v Luki Koper. Novi drugi tir bo omogočal:

- zagotovitev sodobne in zmožljive železniške navezave tovornega pristanišča Koper na železniško omrežje v Sloveniji in posledično tudi na širše evropsko železniško omrežje;
- dokončno odpravo vseh omejitev prepustne in prevozne kapacitete železniške proge Divača – Koper;
- povečanje zanesljivosti obratovanja železniške proge od Divače do Kopra;
- povečanje stopnje varnosti prometa;
- skrajšanje voznih časov;
- zmanjšanje vplivov na okolje in zmanjšanje tveganj za okolje;
- dodatno povečanje deleža prepeljanega tovora po železnici;
- omogočanje in povečanje uporabe okolju prijaznejše vrste transporta.

Projekt gradnje drugega tira Divača - Koper je v teku, končanje gradnje je predvideno v letu 2026.

#### NADGRADNJA PROGE IN POSTAJ NA ODSEKU LJUBLJANA – DIVAČA

Izvedba del poteka v več sklopih in obsega nadgradnjo celotnega odseka ter gradnjo izven nivojskih dostopov na perone na vseh postajah, vključitev novih elektro napajalnih postaj Borovnica in Postojna ter vgradnjo avtomatskega progovnega bloka in ETCS na celotnem odseku. Poleg tega vključuje nadgradnjo nivojskih križanj za najvišjo progovno hitrost in gradnjo protihrupnih ograj.

Trajanje projekta, ki je v teku, je ocenjeno na obdobje 2021 do 2027.

#### NADGRADNJA ODSEKA MARIBOR – ŠENTILJ – DRŽAVNA MEJA

Projekt obsega gradnjo nove trase za bodočo dvotirnost na odseku Počehova – Pesnica:

- gradnjo novega predora Pekel;
- gradnjo novega viadukta Pesnica.

Z izvedbo navedenih del bo povečana prepustna zmogljivost proge iz 63 na 84 vlakov dnevno in prevozna zmogljivost iz 7,1 milijona ton na 8,89 milijona ton letno.

### **NADGRADNJA VOZLIŠČA PRAGERSKO**

Projekt obsega:

- nadgradnja in posodobitev postaje Pragersko;
- nadgradnja tirov in tirnih naprav, signalno varnostnih in telekomunikacijskih naprav ter vozne mreže;
- gradnja dveh peronov in ureditev dostopa potnikov na perone;
- gradnja cestnega podvoza skozi Pragersko;
- ureditev protihrupnih ograj.

S projektom bo zagotovljena nosilnost proge kategorije D4, z izboljšanjem tehničnih in tehnoloških parametrov postaje in vozlišča pa bo med drugim tudi zagotovljena ustrezna priključitev na progo Pragersko – Ormož – Hodoš.

### **NADGRADNJA ODSEKA DRŽAVNA MEJA – DOBOVA – ZIDANI MOST**

Projekt obsega:

- nadgradnja železniških postaj Dobova, Brežice, Krško, Brestanica, Blanca, Sevnica, Breg in železniških postajališč Libna in Loka;
- nadgradnja medpostajnih odsekov državna meja – Dobova, Dobova – Brežice, Brežice – Krško, Krško – Zidani Most.

### **NADGRADNJA SIGNALNOVARNOSTNIH NAPRAV**

Projekt obsega:

- vgradnjo ETCS nivoja 1:  
Projekt vgradnje ETCS nivoja 1 je že zaključen na odseku državna meja – Dobova – Zidani Most, z dokončanjem projekta bo vključen ETCS na celotnem jedrnem omrežju v Republiki Sloveniji.
- posodobitev centrov vodenja prometa Maribor, Postojna in Ljubljana vključno z obnovo signalnovarnostnih naprav ter posodobitvijo zavarovanja nivojskih prehodov;
- vzpostavitev daljinskega vodenja prometa med Ljubljano in Dobovo ter med Zidanim Mostom in Šentiljem;
- gradnja izven nivojskih dostopov na perone.

S projektom bo povečana varnost in pretočnost železniškega prometa in z novo informacijsko opremo postaj in postajališč omogočene potnikom prijazne storitve. ETCS omogoča poenotenje evropskega železniškega sistema ter interoperabilno odvijanje železniškega prometa na teh odsekih železniških prog in s tem povečanje konkurenčnosti železniškega prometa.

### **NADGRADNJA LJUBLJANSKEGA ŽELEZNIŠKEGA VOZLIŠČA**

Na območju ljubljanskega vozlišča se v prvi fazi načrtuje nadgradnja tirne in peronske infrastrukture železniške postaje Ljubljana ter gradnja novega nadhoda za potnike. V drugi fazi se načrtuje nadgradnja železniških postaj Ljubljana Šiška, Ljubljana, Ljubljana Moste, Ljubljana Polje in Ljubljana Zalog ter nadgradnja odsekov med postajami. S tem se bo odpravilo ozko grlo na križišču pomembnih tranzitnih prometnih tokov preko Slovenije.

### **REGIONALNE PROGE**

Na regionalni progi Ljubljana – Metlika – državna meja je končana nadgradnja tirov in naprav ter gradnja novih otočnih peronov s podhodi na postaji Grosuplje. Z nadgradnjo signalno-

varnostne naprave pa bo omogočen sočasen uvoz vlakov iz več smeri, s čimer se bo izboljšala pretočnost železniškega prometa.

Na regionalni progi Jesenice – Sežana je v fazi projektiranja nadgradnja železniške postaje Nova Gorica z izgradnjo nove tirne in peronske infrastrukture ter novim signalno varnostnim zavarovanjem, poleg tega se predvideva izgradnja nove povezave (trikot) na cepišču Šempeter v smeri Gorica (Italija) – Prvačina. V nadaljevanju se načrtuje nadgradnja vseh postaj z vključitvijo v daljinsko vodenje prometa, kar bo bistveno povečalo prepustnost proge.

## MEJNI PREHODI

Na postajah izmenjave prometa na mejah s sosednjimi upravljavci železniške infrastrukture do vključno leta 2025 ni predvidenih investicijskih del. Izjema je prehod Nova Gorica/Gorizia, kjer se vezano na projekt nadgradnje postaje Nova Gorica predvideva tudi nadgradnja cepišča Šempeter pri Gorici z izgradnjo novega postajališča in vzpostavitev direktne povezave v smeri Italija – Sežana.

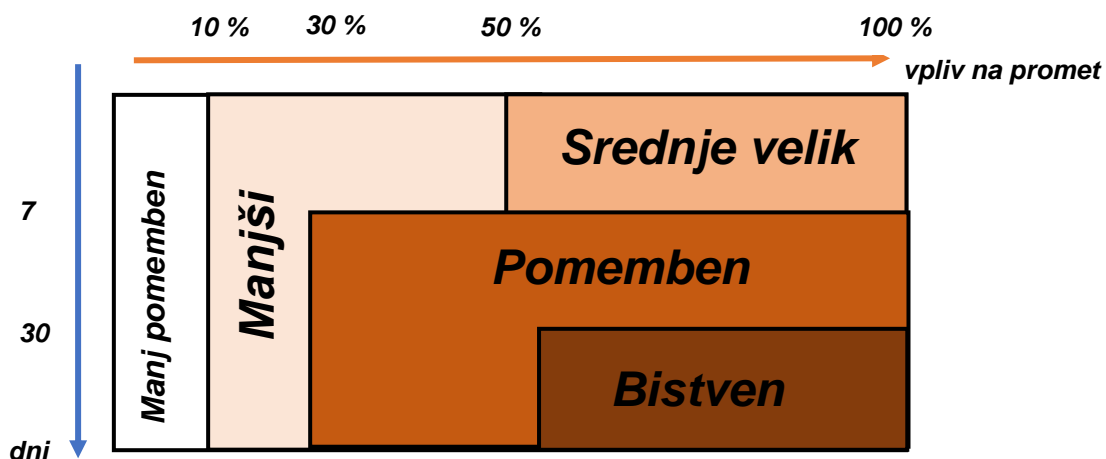
### 1.2. PREDVIDENE OMEJITVE RAZPOLOŽLJIVIH KAPACITET

Zmanjšanje razpoložljivih kapacitet oziroma obsega javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji ni predvideno. Omejitve v naslednjih letih bodo povezane le z ovirami zaradi izvedbe zgoraj opisanih investicijskih del.

## 2. ZAČASNE OMEJITVE KAPACITET

Pri načrtovanju TCR mora upravljavec spoštovati določila Priloge VII.<sup>1)</sup>

Priloga VII določa okvir za načrtovanje TCR, katerega cilj je spodbujati zgodnje načrtovanje, mednarodno usklajevanje med upravljavci infrastrukture, preglednost do prosilcev in stabilnost načrtovanja, s čimer sledi ciljem povečanja učinkovitosti in konkurenčnosti železniških storitev.



Skica 3: Shematski pregled kategorij TCR (vir: RNE)

Podatke o TCR upravljavec objavi v programu omrežja.

Večja infrastrukturna dela na infrastrukturi bodo načrtovana na način, da bodo čim manj vplivala na razpoložljivost kapacitet.

<sup>1)</sup> DELEGIRANI SKLEP KOMISIJE (EU) 2017/ 2075 - z dne 4. septembra 2017 - o nadomestitvi Priloge VII k Direktivi 2012/ 34/ EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (europa.eu)

Če je vpliv infrastrukturnih del na razpoložljive kapacitete tak, da so bistveno spremenjeni pogoji prevoza vlakov, se za čas izvajanja infrastrukturnih del pripravi posebni vozni red, vendar ne za obdobje, krajše od dveh mesecev.

V primerih, ko je zaradi TCR potrebno potniški promet preusmeriti na nadomestni avtobusni prevoz, se v največji možni meri poskuša obdržati vlakovne povezave mednarodnih in sezonskih vlakov ter vlakov v prometnih konicah.

V primeru potrebe po organizaciji obvoznih poti, bodo te alternativne poti obravnavane že v fazi naročanja vlakovnih poti, po potrebi z vključitvijo sosednjih upravljavcev.

#### **VZDRŽEVALNA OKNA**

Vzdrževalna okna so načrtovana glede na tehnične potrebe upravljavca. V primeru, ko določenih vzdrževalnih oken vzdrževalci ne zahtevajo, se ta sprostijo za dodatne kapacitete za potrebe ad hoc zahtev prevoznikov. Na splošno se trajanje, število in lokacija vzdrževalnih oken v voznorednih obdobjih bistveno ne spreminjajo.

Vsaka proga ima periodična vzdrževalna okna, bodisi podnevi bodisi ponoči. Z uporabo vzdrževalnih oken se lahko izognemo prilagajanju voznih redov, saj so le ta že integrirana v aktualni vozni red, kar zagotavlja redno/izredno vzdrževanje in nadgrajevanje infrastrukture. Vzdrževalna okna so objavljena v okviru načrtovanih TCR v programu omrežja.

#### **REDNE ZAPORE**

Če potrebe po vzdrževanju presegajo tiste, ki so na voljo v vzdrževalnih oknih, je mogoče načrtovati dodatne zapore. Delež preusmerjenega/odpovedanega prometa je izračunan glede na načrtovani vozni red, glede na dan največje predvidene količine prometa v času trajanja TCR.

#### **INVESTICIJSKE ZAPORE**

Podatke o TCR zaradi investicijskih del zagotavlja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, upravljavec pa te objavi v programu omrežja.

Predvideni večji investicijski projekti, ki bodo imeli vpliv na razpoložljivost kapacitet v letu 2026, so naslednji:

- nadgradnja železniškega vozlišča Ljubljana;
- proga 10 državna meja - Dobova – Ljubljana – nadgradnja postaj na odseku državna meja – Dobova – Zidani Most
- Proga 50 – nadgradnja postaj in proge na odseku Postojna - Divača.

Natančni datumi zapor bodo objavljeni v programu omrežja ob upoštevanju rokov iz Priloge VII.

#### **POSVETOVALNI POSTOPEK**

V okviru stalnega odbora za usklajevanje potreb na področju železniške infrastrukture se s prevozniki in drugimi zainteresiranimi strankami, predvsem luškim terminalom, med drugim izvede uskladitev načrtovanih omejitev kapacitet zaradi izvajanja rednega vzdrževanja, obnov in nadgradenj infrastrukture (zapore tirov). Poleg tega se jim predstavi večje TCR za potrebe investicijskih del.

Uskladitev omejitev kapacitet in s tem povezanih zapor tirov, ki imajo vpliv na promet vlakov pri sosednjih upravljavcih, se izvaja v okviru bilateralnih ali multilateralnih srečanj upravljavcev ter z uporabo ustreznih informacijskih orodij RNE.



### 3. NAČELA NAČRTOVANJA PROMETA IN PROMETNI TOKOVI

#### 3.1. NAČELA NAČRTOVANJA

Pri načrtovanju vlakovnih poti bo upoštevano načelo razdelitve razpoložljivih kapacitet po tržnih segmentih, upoštevajoč trenutne prometne tokove in načrtovanje omejitev kapacitet. Tako bodo kapacitete, ki bodo na razpolago po opredelitvi omejitev zaradi večjih infrastrukturnih del, v modelu kapacitet razdeljene po naslednjih segmentih in z upoštevanjem naslednjih prioritet:

a) kapacitete za letna naročila:

- kapacitete za daljinske potniške vlake v okviru izvajanja obvezne gospodarske javne službe
- kapacitete za regionalne potniške vlake v okviru izvajanja obvezne gospodarske javne službe
- kapacitete za ostale potniške vlake
- kapacitete za tovarne vlake na prednostnih tovornih koridorjih (PaPs)
- kapacitete za tovarne vlake z znanimi koledarji voženj

b) kapacitete za sprotno planiranje:

- kapacitete za tovarne vlake s prilagodljivim koledarjem vožnje
- kapacitete za ad-hoc potniške in tovarne vlake

Na mejnih odsekih prog bodo v modelu kapacitet pripravljene vnaprej načrtovane vlakovne poti za mednarodne in maloobmejne potniške vlake ter za mednarodne tovarne vlake v okviru letnega voznega reda. Kapacitete za sprotno planiranje in kapacitete za potrebe ad-hoc bodo pripravljene v obliki časovnih slotov.

Vožnja tovornih vlakov bo v okviru razpoložljivih kapacitet omogočena tudi v prometnih konicah.

Na regionalnih progah bo model kapacitet izdelan le za odseke, kjer je večja zasičenost. V modelu bodo posebej pripravljene vlakovne poti za potniške vlake, vsi tovorni vlaki bodo vključeni v okvir kapacitet za sprotno planiranje in kapacitet za potrebe ad-hoc. Na odsekih regionalnih prog, kjer je dovolj razpoložljivih kapacitet, vnaprejšnje načrtovanje ni potrebno. Zato se modela kapacitet za te proge ne bo pripravljalo, vse kapacitete bodo na razpolago za vse vrste naročil.

#### 3.2. PROMETNI TOKOVI

Prometni tokovi so v tem dokumentu opredeljeni na mejnih točkah in na odsekih glavnih prog. Številke ustrezajo povprečnim vrednostim glede na vrsto prometa na uro, brez razlikovanja med konicami in izven konic.

Številke na mejnih točkah izhajajo iz ocen posameznih upravljavcev, ne temeljijo pa na enotni metodologiji, ki bi bila skupna vsem vpletenim upravljavcem infrastrukture. Če ni navedeno drugače, so številke usklajene s sosednjim upravljavcem.

Čeprav niso zavezujoče, določajo povprečne kapacitete na uro, ki so na razpolago za potniške vlake na dolge razdalje, regionalne potniške vlake in mednarodne in notranje tovarne vlake za vozni red 2026. Nadaljnja ocena in podrobnejša diferenciacija bo izvedena z modelom kapacitet in ponudbo kapacitet.

Uskladitev s sosednjimi upravljavci je bila izdelana kot število sistemskih vlakovnih poti na uro. Dodatne vlakovne poti, ki niso sistematizirane, se lahko upoštevajo v fazi konstrukcije voznega reda.

V skladu s pristopom, uporabljenim v tem dokumentu, se navedene številke nanašajo na vlakovne poti med omrežji, ki potekajo na progovnih odsekih med dvema mejnima postajama. Zato se lahko prikazane številke nekoliko razlikujejo od tistih, navedenih v nacionalnem katalogu vlakovnih poti, izdanem s strani SŽ-Infrastruktura.

Obseg na mejnih odsekih prog, na katerih je ponudba usklajena s sosednjimi upravljavci <sup>1)</sup>, je prikazan v spodnji tabeli:

SOSEDNJA DRŽAVA	MEJNI ODSEK	vlakovne poti na uro v eno smer		
		potniški		tovorni
		daljinski	regionalni	mednarodni
ITALIJA	Sežana / Villa Opicina	ni sistemiziranih	ni sistemiziranih	3
AVSTRIJA	Jesenice / Rosenbach	0,5	0	1
	Šentilj / Spielfeld-Straß	ni sistemiziranih	0,5	1,5
HRVAŠKA	Dobova / Savski Marof	0,5	0	1
	Ilirska Bistrica / Šapjane	ni sistemiziranih	0	0
MADŽARSKA	Hodoš / Óriszentpéter <sup>1)</sup>	ni sistemiziranih	0,5	1

Tabela 1: Razpoložljive kapacitete na mejnih odsekih

<sup>1)</sup> Ponudba na prehodu Hodoš / Óriszentpéter ni usklajena

V naslednji tabeli je prikazana ponudba znotraj omrežja javne železniške infrastrukture Republike Slovenije:

ODSEK	Vlakovne poti vlakov na uro v eno smer			
	potniški		tovorni	
	daljinski	regionalni/lokalni	mednarodni	notranji
Ljubljana - Zidani Most	1	3,5	3,5	0,5
Zidani Most - Dobova	0,5	1,5	1	ni sistemiziranih
Zidani Most - Pragersko	1	2,5	2,5	0,5
Pragersko - Maribor	1	2,5	1,5	0,5
Pragersko - Hodoš	ni sistemiziranih	1	1	ni sistemiziranih
Ljubljana - Jesenice	0,5	1,5	1	0
Ljubljana - Sežana	1	1	4	1
Pivka - Ilirska Bistrica	ni sistemiziranih	0,5	0	0
Divača - Koper	ni sistemiziranih	0,5	2,5	1

Tabela 2: Razpoložljive kapacitete na JŽI

#### **4. RATIFIKACIJA IN OBJAVA**

Ta dokument je bil potrjen s sklepom posloводства SŽ-Infrastruktura, d.o.o. št. 3189 dne 14.12.2022. Objavljen je na spletni strani upravljavca, angleška verzija pa je dostopna tudi na spletni strani RNE.