

BOHINJSKA ŽELEZNICA: REGIONALNOST, KI PRESEGA DRŽAVNI OKVIR

Nik Obid

ZRC SAZU, Inštitut za slovensko izseljenstvo in migracije

nik.obid@zrc-sazu.si

DOI: https://doi.org/10.3986/9789610510345_10

IZVLEČEK

Bohinjska železnica: regionalnost, ki presega državni okvir

Članek obravnava Bohinjsko železnico, 129 kilometrov dolgo regionalno železniško povezavo med Gorenjsko, Goriško in Obalno-kraško statistično regijo. Njen potek je zaradi zgodovinske gospodarske pomembnosti umeščen v pester alpsko-jadranski prostor. Prav zaradi njene geografske umeščenosti, katere posledica je sicer zanimiva, a za vzdrževanja težavna trasa, je proga skozi zgodovino nazadovala iz glavne tranzitne v stransko regionalno progo. Njen tovorni prometni potencial v članku utemljujem prav na njeni geografski legi, ki je v sodobnem prometnem kontekstu še vedno aktualna. Z njegovim izkoriščanjem bi si proga lahko zagotovila tudi možnost večje modernizacije in finančno vzdržen razvoj v prihodnosti.

KLJUČNE BESEDE

Bohinjska železnica, tovorni promet, prometna geografija, modernizacija

ABSTRACT

The Bohinj railway: regionalism that transcends national borders

The article deals with the Bohinj railway, a 129-kilometre regional rail link connecting the Gorenjska, Goriška and Obalno-Kraška statistical regions. The route passes through the geographically diverse Alpine-Adriatic area, a region of historical economic significance. Due to its challenging geographical setting, which makes maintenance demanding, the line has historically been downgraded from a major transit route to a secondary regional line. This article argues, that the railway's location still offers considerable potential for freight transport in today's transport context. By capitalising on this potential, the line could be modernised and developed in a financially sustainable way.

KEY WORDS

Bohinj railway, freight transport, transport geography, modernization

1 Uvod

Klasične gorske železniške proge praviloma poznamo po izrednih gradbenih dosežkih, kot so dolgi predori, strmi vzponi in slikoviti viadukti, ki so posledica prečkanja težavnih naravnih ovir. Njihova gradnja je bila v zgodovini vedno povezana s širšimi gospodarskimi interesi, ki so največkrat presežali regionalne potrebe krajev, katere prečkajo. To je jasno vidno že ob bežnem pogledu na zemljevid, saj se gradenj takšnih podvigov, kot so železniške proge čez Gotthard, Semmering ali Brenner, nihče ne bi lotil samo zaradi potreb manjših krajev in oddaljenih predelov držav ali nekdanjih monarhičnih tvorb. Tako je bilo tudi z Bohinjsko železnico, edino klasično gorsko železnico na slovenskem ozemlju. Njena gradnja je bila tesno povezana s hitrim razvojem tržaškega pristanišča, ki je po odprtju Sueškega prekopa leta 1869 nujno potrebovalo novo povezavo s srednjo Evropo (Petronio 2000). Tako je nastala najprej ideja in nato izvedba plana novih čezalpskih povezav (tako imenovan *Alpenbahnenprogramm*), ki je zajemal gradnjo Pyhrnske, Turske, Karavanške in Bohinjske železnice v skupni dolžini 330 kilometrov, s čimer so pot med gornjeavstrijskimi deželami in Trstom skrajšali za 25 do 40 % (Rustja 1990).

Za obravnavo Bohinjske železnice je ključno predvsem stanje omenjenih prog v današnjem času. Medtem ko so vse tri »sestrske« proge ohranile svojo prometno pomembnost in jo skozi čas še povečevale, je Bohinjska železnica skozi zgodovinsko pestro 20. stoletje nazadovala, zaradi česar ima danes status enotirne regionalne železniške proge, ki povezuje Gorenjsko, Goriško in Obalno-kraško statistično regijo (Program omrežja ... 2025). Če lahko njen padec pomembnosti razumemo v kontekstu zgodovinskega dogajanja na slovenski zahodni meji, pa je težje razumljivo pomanjkanje idej o njenih prihodnjih prometnih perspektivah kljub njeni atraktivni trasi.

Zanimanje za Bohinjsko železnico skozi čas nikakor ni zamrlo, saj je bila pogosto predmet podrobnih (znanstvenih) raziskav. Literatura o njej zajema celostne strokovne monografije (Rustja 1990, Petronio 2000), podrobne obravnave posameznih objektov (Sorč 2006, Humar 2006), različna diplomska ter magistrska dela ter strokovne študije njene revitalizacije v prihodnosti (Bohinjska ... 2021). Čeprav ne moremo trditi, da omenjena železnica v preteklosti ni bila primerno strokovno obravnavana, pa so nekateri njeni pomembni vidiki in potenciali ostali spregledani ali premalo poudarjeni.

Naloga omenjenega članka tako ni izpodbijanje njene današnje potniške in turistične pomembnosti, temveč dopolnitev, kako jo v prihodnosti izboljšati v luči njene geografske umeščenosti in težavne infrastrukture. Ker je velikost in gostota poselitve krajev ob progi relativno nizka (Statistični ... 2024), trasa proge in objekti na njej pa težavni, se pojavlja vprašanje o tem, ali je usmerjenost v potniški promet edina prava pot za njen dolgoročen in finančno vzdržen razvoj. Ker to še vedno ostaja ključni izziv pri njeni revitalizaciji, je smiselno, da se za dolgoročen razvoj upošteva vse potencialne, ki jih s svojo traso ponuja. Prav zato je članek usmerjen na vidik tovarnega prometa, ki je pri obravnavi Bohinjske železnice pogosto dojet kot neprimeren zaradi umeščenosti v specifično naravno okolje ter njenega turističnega in dediščinskega pomena (Bohinjska ... 2021). S svojim prispevkom bi rad tovarni prometni potencial proge predstavil kot pomembno dopolnitev načrtov o njeni prihodnosti, ki bi istočasno izboljšal ključno infrastrukturo za potniške storitve, upravičil finančni vložek v njeno obnovo in izboljšal trajnostni potencial trase v prihodnosti.

Ugotovitve članka in predlogi za izboljšanje bodo temeljili na ugotovitvah moje magistrske naloge in analizi podatkov iz relevantnih strateških dokumentov o slovenskem železniškem omrežju. Rezultati magistrske naloge temeljijo na izvedeni obsežni terenski raziskavi, ki je zajemala natančen pregled trase, fotografsko dokumentiranje objektov in uporabo železniške infrastrukture na celotni progi ter analizo pomembnejših strokovnih virov o progi, ki sem jih za namene članka preučil skupaj s statističnimi podatki o obremenjenosti slovenskih prog, ki so bili vključeni v Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 in Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030. Omenjeni dokument je pomemben tudi zaradi ukrepa R.33, ki obravnava finančno vzdržnost prog na slovenskem železniškem omrežju (Resolucija ... 2017), kar je izrednega pomena tudi za prihodnost Bohinjske železnice.

2 Identifikacija problema: Bohinjska železnica danes

Bohinjske železnice danes nikakor ne povezujemo s Sueškim prekopom ali povezavami srednje Evrope z Jadranom. Prav tako je ne povezujemo z večjimi mesti kot so Praga, Salzburg ali Linz, temveč z besedami »zamuda«, »starost« in »dotrajanost«. Čeprav se je njena trasa skozi čas delno spremenila, bolj ali manj še vedno poteka med Jadranom in Srednjo Evropo, le povezuje ju ne. Realnost Bohinjske železnice je danes lokalni potniški promet s povečanim številom potnikov v poletnem času, ko okoliški kraji in območja privabljajo turiste od blizu in daleč. Tudi ko je govora o prihodnosti, se jo najpogosteje omenja v povezavi z regionalnim potniškim prometom in turističnim potencialom, ki je posledica njene trase in vloge pomembne tehnične dediščine v prostoru. Regionalna umeščenost med tri statistične regije ter njen potek ob državnih mejah (Program omrežja 2025) nedvomno pričata o njenem potniškem prometnem pomenu. Če k temu prištejemo še povezovalno vlogo med nekaterimi (naj)pomembnejšimi turističnimi destinacijami v Sloveniji (Kras, Vipavska dolina, dolina Soče, Bohinj, Bled) in relativno časovno konkurenčnost osebnim prevoznim sredstvom med mesti in kraji ob njej (Obid 2022), vprašanj o njeni potniški in turistični pomembnosti skoraj ne bi smelo biti.

Odgovor na vprašanje o prihodnjem prometnem pomenu Bohinjske železnice je zato vse prej kot preprost, sploh če se resneje poglobimo v prometno-geografski in zgodovinski razvoj proge skozi čas. Prav zato je pri njeni obravnavi dobro začeti na začetku, torej pri geografskih značilnostih območja, ki ga proga prečka. Zahodno polovico Slovenije zaznamujejo poglobljene rečne in ledeniške doline ter strma pobočja (Erjavec in Mali 2001), kar še posebno velja za (pred)alpske predele Slovenije, ki jih v najtežavnejšem delu prečka tudi obravnavana proga. Ta je bila v osnovi namenjena premagovanju zahtevnega reliefa, ki je onemogočal hiter dostop iz notranjosti nekdanje Avstro-Ogrske do Jadranskega morja. Bolj kot pravi alpski svet je za obravnavo proge pomemben nadpovprečno strm relief, ki se izkazuje tudi pri premagovanju nadmorskih višin, saj je proga umeščena na stičišče alpskega in predalpskega sveta, kjer večinoma poteka po rečnih dolinah, njen spodnji del pa po Krasu. Prav za takšna območja so značilni strmi gorski prelazi (Erjavec in Mali 2001), kar se izkazuje tudi pri njeni trasi, kjer najtežavnejše odseke tvori predvsem prehod iz doline Save Bohinjke v Soško dolino skozi pogorje Bohinjsko-Tolminskih gora (skozi Bohinjski predor in preko ozke alpske Baške doline) ter vzpon na kraško planoto med Branikom in Štanjelom, kjer železnica doseže tudi največji nagib (več kot 26 promilov) (Program omrežja 2025).

Posledica naštetih geografskih značilnosti v kombinaciji z zgodovinskim razvojem območja so tudi osnovni tehnični podatki o progi. Iz njih lahko razberemo, da je Bohinjska železnica neelektrificirana regionalna enotirna železniška proga (Program omrežja 2025). Osní pritisk na progi je 20 ton na os (Program omrežja ... 2025), hitrosti se gibljejo med 40 in 80 km/h, največji merodajni vzponi oziroma padci pa so med 24 in 26 promilov (Program omrežja 2025). Minimalen radius (krivina) ovinka na progi je 240 metrov (odsek med postajama Podbrdo in Hudajužna), povprečen pa okoli 250 metrov (Petronio 2001), kar pomeni, da se na določenih delih proge pojavljajo sorazmerno ostri zavoji.

Geografske značilnosti terena so botrovale tudi gradnji težavnih objektov, ki v marsikaterem oziru spadajo med presežnike na slovenskem železniškem omrežju. Predora Obrne (1294 m) in Bohinj (6327 m) ter viadukti Vintgar (65 m), Bukovo (172 m), Grahovo (185 m), Idričja (258 m) in seveda znameniti Solkanski viadukt (220 m) z nekaterimi drugimi objekti tvorijo zelo zanimivo traso, ki pa je težavna za vzdrževanje in obnavljanje. Enako velja tudi za določene odseke, kot je na primer del proge skozi Baško grapo. Tam se na relativno kratki razdalji večkrat izmenjujejo predori, viadukti, mostovi in prepusti (Rustja 1990). Nekatere težave na infrastrukturi so neposredna posledica dotrajanosti proge, kar se še posebno pozna na daljših predorih in viaduktih. Med drugim lahko izpostavimo težave z dotrajano hidroizolacijo in s tem povezano večjo možnostjo pronicanja padavinske vode v notranjost konstrukcije pri kamnitih in armiranobetonskih premostitvah (Čufer 2006). Še nekoliko slabše je stanje na področju predorov. V njih se večjih sanacij praktično ni izvajalo, zaradi česa so ostali v skoraj nespremenjeni obliki kot v času izgradnje proge. To pomeni, da so polno obzidani s kamnitimi kvadri

in brez talnih obokov (Čufer 2006). Med najpogostejšimi pomanjkljivostmi tovrstnih objektov lahko izpostavimo pronicanje vode skozi pozidane stene in posledično izpiranje fug. Poleg tega se v nekaterih predorih pojavljajo razpoke v obokih in opornikih, kar zmanjšuje splošno stabilnost celotne konstrukcije (Čufer 2006). Najtežavnejši takšen objekt je vsekakor Bohinjski predor, kjer je nujna takojšnja nadgradnja zaradi hudih težav z vodo. Te niso samo posledica padavinske vode in njenega pronicanja skozi predorski obok, temveč tudi izvirov vode v notranjosti predora, kar zaradi dolžine objekta predstavlja resno grožnjo prometni varnosti (Sorč 2006). Pri tirni infrastrukturi je poleg splošne dotrajanosti nujno treba omeniti še dolgotrajne počasne vožnje zaradi terena, ki prepogosto zmanjšujejo hitrost vlakov na celotni trasi, na primer pri predoru Dobrava v bližini postaje Vintgar (Petronio 2001) in med viaduktoma Grahovo in Bukovo v Baški grapi (Obid 2022).

Zaradi vseh naštetih razlogov lahko zaznamo izrazito kontradiktornost, saj se progo, katere objekti jasno nakazujejo na projekt, ki je presegal regionalnost, obravnava v izrazito regionalnih okvirih. Zanimarjenost objektov in njihovo (ne)nadgrajevanje skozi čas, ko je prometna pomembnost proge jasno upadala, je logična. Potniški promet na progi, ki poteka skozi relativno redko poseljena območja predalpskega sveta, osrednjega toka doline Soče in Krasi, nikakor ne more nadomestiti historično pogojenih in gospodarsko povsem jasnih razlogov za njeno gradnjo v začetku 20. stoletja. Pri tem je bistveno, da se prometni tokovi med severnim Jadranom in srednjo Evropo še zdaleč niso zmanjšali, zaradi česar je obravnava prihodnosti Bohinjske železnice brez vključene tovarne prometne perspektive nezadostna. To zelo jasno nakazuje tako zgodovinsko-gospodarski razvoj njenih sestrskih prog (Pyhrnska in Turska železnica) (Obid 2022), kot tudi prog, ki vzporedno potekajo v njeni sosesčini (proga Videm–Trbiž, tako imenovana »Pontebbana«).



Slika 1: Mehanski signal in kretniška postavljalnica na postaji Most na Soči.

3 Analiza tovarnega prometnega potenciala Bohinjske železnice

Bohinjska železnica je v celoti slabo izkoriščena za tovorni promet (Strategija ... 2017). Uporabnost trase za ta namen dokazujejo surove številke o stanju prometa na drugih delih slovenskega železniškega omrežja na gravitacijskem območju V. in X. panevropskega prometnega koridorja (Orbanič in Rosi 2016) oziroma natančneje Baltsko-Jadranskega in Mediteranskega TEN-T koridorja ter TEN-T koridorja Zahodni Balkan – Vzhodni Mediteran (Regulation ... 2024). Pri ideji, kako v takšne načrte umestiti Bohinjsko železnico, je treba upoštevati tri vidike: naraščajoče količine tovarnega prometa v Koprskem pristanišču, namembnost in zasedenost nekaterih glavnih prog slovenskega železniškega omrežja ter teža-ve ljubljanskega železniškega vozlišča (Obid 2022). Čeprav se obravnavane železnice že vrsto let ne upoštevata kot možne delne rešitve za takšna prometna vprašanja, pa to v preteklosti še zdaleč ni bilo tako. Tega ne dokazuje samo njena v specifičen historičen kontekst umeščena trasa, temveč tudi načrti za uvedbo tako imenovanega Soškega koridorja leta 1985, ki je prav po njej predvideval povezavo med Luko Koper, Jesenicami in Avstrijo (Rustja 1990). Čeprav so se časi spremenili, se nikakor ni spremenila pomembnost prostora. Prav tako se ni spremenila osnovna logistična definicija tovarnega prometa, ki ga še vedno opredeljujemo kot prestavljanje določene količine tovora iz enega v drug kraj, pri čemer z uporabo določene sile premagamo določeno pot. Njen učinek se meri s prepeljanimi tonami in tonkilometri, kar pomeni prepeljane tone tovora na določeni razdalji (Orbanič in Rosi 2016). Če si torej danes ogledamo pot, ki jo iz koprškega pristanišča tovorni vlaki prepeljejo v smeri proti Karavanškemu predoru, lahko ugotovimo, da je trasa Bohinjske železnice še vedno krajša (191,7 km), kot trasa, ki je speljana prek Ljubljane in enotirne železniške proge proti Jesenicam (216,4 km) (Program omrežja ... 2025).

A to ni edini vidik, ki potrjuje uporabnost trase Bohinjske železnice za tovarne namene, saj le stežka oporekamo očitkom, da je daljša razdalja primernejša zaradi boljše in sodobnejše infrastrukture. To pa nikakor ne pomeni, da železniški progi Ljubljana–Sežana in Ljubljana–Jesenice nimata težav, ki so istočasno tudi priložnost za vsaj delno revitalizacijo Bohinjske železnice v prihodnosti. Po dostopnih podatkih lahko ugotovimo, da je izkoriščenost zmogljivosti proge na nekaterih odsekih enotirne gorenjske proge med 72 in 105 %, na progi Ljubljana–Sežana pa med 89 in 93 % (Strategija razvoja prometa ... 2017 in Program omrežja 2025). Čeprav sta obe klasificirani kot glavni železniški progi, ki bosta v prihodnosti tudi prenovljeni v skladu s tako imenovanimi TEN-T standardi (regulative in tehnične zahteve Evropske komisije za razvoj vseevropskega prometnega sistema), pa to ne bo rešilo vseh težav s prometno preobremenjenostjo (Strategija ... 2017).

Glede na to, da strateški načrti Luke Koper za obdobje 2023–2028 predvidevajo rast prihodkov s povečevanjem skupnega pretovora na 26 milijonov ton (od tega 1,4 milijonov TEU kontejnerjev in 1,1 milijonov vozil) (Letno poročilo 2024), poleg tega pa so države srednje Evrope (Avstrija, Češka, Slovaška, Madžarska, južna Nemčija) njeni največji zaledni trgi oziroma potencialna tržišča (Letno poročilo 2020), je popolnoma upravičeno pričakovati, da se bo promet na obeh progah tudi v prihodnosti povečeval. Temu pritrjujejo tudi analize, ki predvidevajo nadpovprečen dvig obremenjenosti tudi v primeru, ko bi bilo celotno slovensko omrežje glavnih prog in omrežje sosednjih držav prenovljeno po TEN-T standardih. Stopnja obremenjenosti proge Ljubljana–Sežana bi se v tem primeru gibala med 250 in 290 %, proge Ljubljana–Jesenice pa med 178 in 248 % (Strategija ... 2017), kar presega priporočeno maksimalno izkoriščenost proge, ki naj bi bila okoli 75 %.

Takšna preobremenitev ni težavna le za urejanje in koordiniranje prometa na progah, temveč vpliva tudi na prometno preobremenitev Ljubljane, kjer se križata oba glavna kraka slovenskega železniškega omrežja (Program omrežja 2025). Ker je prepustna zmogljivost železniških vpadnic v slovensko glavno mesto že danes previsoka (Strategija ... 2017), lahko na tako imenovanih ozkih grlih tudi v prihodnosti predvidevamo intenzivne prometne tokove, ki vključujejo tako potniške kot tudi tovarne vlake. To je zelo pomembno z vidika zagotavljanja ustrezne potniške storitve na gosto poseljenem urbanem območju Ljubljane in bližnjih krajev. Tam se povprečna zasedenost vlakov ob koničnih urah giblje med 125 in 180 %, zaradi česar je nižja tudi raven udobja in storitev (Strategija ... 2017). Glede

na to, da se oba kraka glavnih železniških prog stikata na glavni železniški postaji v ožjem središču mesta, dolgoročne rešitve za omenjeno problematiko pa (še) ni na vidiku, je zato vsekakor smiselno razmišljati o alternativah, katere bi lahko vsaj delno ublažile težave, ki ob tem nastajajo.

Z vidika revitalizacije Bohinjske železnice in njenega pomena pri reševanju navedenih težav v prihodnosti je treba pod drobnogled vzeti progi med Ljubljano in Sežano ter Ljubljano in Jesenicami. Obe progi imata na nekaterih odsekih nadpovprečno zasedenost potniških vlakov in preseženo stopnjo prepustnosti proge v trenutnem ali potencialno prenovljenem stanju (Strategija ... 2017). Zato lahko sklepamo, da bodo za rešitev problematike potrebne tako novogradnje kot tudi uporaba alternativnih tras. Upoštevati je treba tudi značilnosti železniškega prometa na obeh progah. Na dvotirni progi med Ljubljano in Sežano je delež tovornega prometa med 67 in 72 %, na enotirni progi med Ljubljano in Jesenicami pa 45 % celotnega prometa (Strategija ... 2017). V prihodnosti se bo tovorni promet v omenjenih smereh po pričakovanjih povečeval, poleg tega pa se v širši okolici Ljubljane kombinira tudi z gostejšim potniškim prometom. Zaradi tega prihaja tako do preobremenitve glavne ljubljanske železniške postaje in slabše kakovosti potniškega prometa (Posodobitev ... 2014) kot tudi zmanjšane kakovosti življenja v mestu. Delna rešitev, kot so alternativne razbremenilne trase, so več kot primerne, če že ne nujne.

Če pozornost s slovenskega železniškega omrežja preusmerimo zgolj na reševanje prometne problematike Bohinjske železnice, lahko vse navedene težave razumemo tudi kot priložnost za njen rentabilen razvoj v prihodnosti. Geografsko razgibana trasa in pripadajoča infrastruktura sta pri njeni posodobitvi vsekakor potencialni težavi. Obnova poleg 25 kilometrskega prihranka na dolžini prometne poti, ki je eden izmed najpomembnejših dejavnikov na področju tovornega prometa (Orbanič in Rosi 2016), lahko predstavlja tudi delno rešitev za prometno preobremenjenost dveh glavnih železniških prog in glavnega mesta države. Čeprav je Bohinjska železnica v vseh ozirih gorska železnica, ki poteka prek Alp, naravno oviro med severom in jugom Evrope, pa ima vlaganje v železniške povezave na tem območju pomembno vlogo nosilca večjih količin tovora (Jakomin, Zelenika in Medeot 2002). To dokazujejo tudi bližnje države, kot so Avstrija, Italija in Švica. V obravnavanem primeru je vložek v prenovi smiselni zaradi tovornega tranzitnega prometa, ki na širšem gravitacijskem območju Luke Koper in Slovenije narašča. S tem se posledično povečuje tudi potreba po konkurenčnih železniških progah, ki bi prenesle takšno povečanje prometa. Prav zato je nujno, da Slovenija poskuša ohraniti prednosti svoje geografske lege s primernimi vlaganji v železniško infrastrukturo, saj se konkurenčni koridorji v naši sosesčini oblikujejo že nekaj časa (Orbanič in Rosi 2016).

4 Razprava: prihodnost ali utopija?

V primeru Bohinjske železnice imamo na eni strani jasno potrebo po prenovi, ki pa je istočasno finančno izjemno zahtevna. Njena trasa namreč poteka po zahtevnem terenu in odmaknjenih krajih z omejenim potniškim potencialom. Iz konteksta, opisanega v prejšnjem poglavju, lahko sklepamo, da potrebe za izvajanje tovornega prometa obstajajo, upravičiti pa jih je mogoče tako z uporabnostjo same umeščenosti proge v prostor, ki zagotavlja časovno in geografsko prometno konkurenčnost, kot tudi s prometnimi potrebami države.

Pri premislekih o prihodnosti Bohinjske železnice ne smemo zanemariti regionalnega potniškega in turističnega pomena proge, ki je bil poudarjen že v uvodnem delu članka. Potniški in tovorni promet se lahko dopolnjujeta in izboljšujeta stanje, zavedati pa se je treba realne dolgoletne prometne problematike na tem območju. Proga na večini odsekov poteka po območjih, odmaknjenih od glavnih prometnih koridorjev, zaradi česar je njen pomen pri načrtovanju trajnostne mobilnosti v prostoru velik. Hkrati pa se je treba zavedati, da so s finančnega vidika večje investicije v Bohinjsko železnico vprašljive. Poleg razgibanega reliefa in razpršene poselitve težavo predstavlja tudi umeščenost železniških postaj, ki so relativno oddaljene od posameznih krajev (Strategija ... 2017). Zaradi vseh naštetih razlogov je tudi zasedenost vlakov na progi s 30–40 % v slovenskem merilu relativno nizka. Čeprav

število prepeljanih potnikov na Bohinjski železnici narašča, je proga s potniškimi in zelo redkimi tovarnimi vlaki danes izkoriščena do 61 % (Program omrežja 2025), kar jasno nakazuje na zastarelost infrastrukture. Čeprav je proga že v obstoječem stanju na večini odsekov konkurenčna avtomobilom (Obid 2022), pa so možne izboljšave mogoče predvsem s povečevanjem frekvence potniških vlakov in boljšo koordinacijo voznega reda. To zahteva visoke finančne vložke v infrastrukturo, ki pa jih je težko zagotoviti samo z omejenim potniškim prometom.

Sanacije nekaterih objektov, kot je na primer Bohinjski predor, povišanje potovalne hitrosti na odsekih, izboljšanje signalnovarnostnih naprav, aktivacije neizkoriščenih železniških postajališč za namene križanj vlakov ter nadgradnje postaj, bi bilo lažje doseči z izkoriščanjem potenciala proge tudi za tovarni promet. Podobni primeri iz bližnjih držav dokazujejo, da je kombinacija potniškega in tovarnega prometa dober model za ohranjanje in obnavljanje takšnih železniških prog. Uporaba proge za tovarni promet namreč lahko pripomore k finančni vzdržnosti modernizacije proge skozi daljše časovno obdobje. Odličen primer sta Turska in Pyhrnska proga, ki sta nastali istočasno in z istim namenom kot Bohinjska železnica, a sta bili skozi čas zaradi tovarne pomembnosti redno nadgrajevani (Obid 2022).

Modernizacija bi Bohinjski železnici prinesla tudi dvig pomena v mednarodnem kontekstu. Ker Evropska unija predvideva ločenost med upravljanjem z železniško infrastrukturo in izvajanjem prevozov ter neodvisnostjo upravljavca infrastrukture pri opravljanju vozne poti (Ogorelc 2004), bi lahko bili za takšno obnovo zainteresirani tudi nekateri tuji prevozniki, ki bi jih zanimala krajša ter neodvisna prometna pot med Koprom in Karavanškim predorom. Če vemo, da je po Bohinjski železnici avstrijski državni prevoznik (ÖBB) že izvajal občasen tovarni promet, bi bilo smiselno razmisliti o dodeljevanju prevozne poti za daljše časovno obdobje, kar bi koristilo tako ponudniku, kot tudi uporabniku infrastrukture (Ogorelc 2004). Sovlaganje v infrastrukturo bi tujemu prevozniku zagotovilo prednostno tovarno uporabo proge, ponudniku storitve pa svež kapital za obnovo dotrajanih objektov in odsekov, kar bi ob smiselnem dogovoru in upoštevanju okoljskih omejitev zagotovilo tudi boljše pogoje za razvoj potniškega prometa na progi.



NIK OBID

Slika 2: Obvoz avstrijskega tovornega vlaka po Bohinjski železnici.

5 Sklep

Pri obravnavi Bohinjske železnice se morda (pre)pogosto zatekamo k ohranjanju obstoječega stanja v strahu pred tem, da bi še to, kar imamo, izgubili. Članek govori o tem, da Bohinjska železnica lahko preseže svoj omejen regionalni pomen in status tehnične dediščine. Je edina (delujoča) železniška proga v Goriški statistični regiji ter na nekaterih odmaknjenih delih Obalno-kraške ter Gorenjske statistične regije. Prav tako je praktično edina železniška proga na ožjem območju slovenskih Alp, zaradi česar je za notranjo prometno povezanost države nedvomno izrednega pomena. Ker pa to še zdaleč ne pomeni samo lokalnih prometnih potniških tokov, ki so zaradi redke poselitve seveda temu primerno manjši, jo je treba obravnavati celostno, tudi v luči morebitnega pomena za reševanje prometnih težav na slovenskem železniškem omrežju. Njena obnova bi bila lahko pomembna pri delnem reševanju preobremenjenosti nekaterih slovenskih glavnih prog. Ob naraščanju prometa iz Luke Koper se bo njen pomen zagotovo še povečeval. Čeprav trenutno zaradi svoje enotirne zasnove v kombinaciji z zastarelo prometno in signalnovarnostno infrastrukturo za to še zdaleč ni primerna, pa bi lahko s smiselno postopno obnovo prevzela prevoze praznih ali krajših tovornih vlakov. Na podlagi tega bi lahko kasneje načrtovali večje investicijske posege ter morda sčasoma celo elektrifikacijo ter dvig osnega pritiska.

Bohinjska železnica je v zadnjih letih kljub vsemu doživela nekaj korenitih in pred leti popolnoma nezamisljivih sprememb. V sklopu Evropske prestolnice kulture v Gorici in Novi Gorici so popolnoma obnovili in nadgradili novogoriško železniško postajo (Nova Gorica ... 2025), v načrtu pa so še nadgradnja železniških postaj Most na Soči in Prvačina, prestavitve postajališča v Šempetru pri Gorici ter gradnja železniškega loka v Vrtojbi (Nadgradnja ... 2025). Prav tako je v načrtu večja nadgradnja celotnega odseka med postajo Bled Jezero in postajališčem Nomenj, ki bo zajemala gradnjo zmogljivejše infrastrukture in skrajšanje voznih časov (Nadgradnja ... 2025). Večina teh projektov je načrtovana za obdobje med leti 2025–2028. Omenjena večja nadgradnja odseka med Bledom in Nomenjem v višini 48,4 milijonov evrov bo večinoma financirana iz evropskega Načrta za okrevanje in odpornost. Čeprav je v načrtih jasno opredeljeno, da se bodo tovrstna dela izvajala tudi v luči povečevanja tovrstnega prometa, je treba opozoriti, da na tem odseku proge ni gradbeno in finančno najzahtevnejših tehničnih objektov ali odsekov. Zato je o potencialni primernosti Bohinjske železnice za tovorni promet treba še naprej jasno opozarjati. Samo s kombinirano uporabo za potniški in tovorni promet si bo lahko Bohinjska železnica zagotovila finančno vzdržen razvoj v prihodnosti ter postala nosilka razvoja regij, kar je nekoč že bila. S tem pa bi dobila nazaj vsaj delček tistega sijaja, ki ga je skozi svojo pestro 119-letno zgodovino izgubila.

6 Viri in literatura

- Bohinjska proga: Socioekonomska študija valorizacije Bohinjske železnice za mobilnost turistov in prebivalcev. Medmrežje: https://2014-2020.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/O.3.10.2.-1_Qnex_BohinjRailway_01_final_SLO.pdf (7. 3. 2025).
- Čufer, S. 2006: Analiza možnosti ohranitve in posodobitve železniške proge Jesenice–Sežana. Diplomsko naloga, Fakulteta za gradbeništvo Univerze v Mariboru. Maribor.
- Erjavec, F., Mali, I. 2001: Prometna geografija. Celje.
- Humar, G. 1996: Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica.
- Jakomin, L., Zelenika, R., in Medeot, M. 2002: Tehnologija prometa in transportni sistemi. Portorož.
- Letno poročilo 2020. Medmrežje: <https://www.luka-kp.si/wp-content/uploads/2021/06/Letno-porocilo-2020-SLO.pdf> (12. 3. 2025).
- Letno poročilo 2024. Medmrežje: https://www.luka-kp.si/wp-content/uploads/2025/04/LK-LP-2024-SLO-v_FINAL.pdf (13. 3. 2025).

- Nadgradnja železniške proge Jesenice-Sežana. Medmrežje: <https://www.krajsamorazdalje.si/projekti/nadgradnja-zelezniske-proge-jesenice-sezana> (30. 5. 2025).
- Nova Gorica s sodobno železniško postajo in novim podhodom. Medmrežje: <https://www.gov.si/novice/2025-01-31-nova-gorica-s-sodobno-zeleznisko-postajo-in-novim-podhodom/> (30. 3. 2025).
- Obid, N. 2022: Prometno stanje in razvojne priložnosti Bohinjske železnice. Magistrska naloga, Fakulteta za uporabne družbene študije Univerze v Novi Gorici. Nova Gorica.
- Ogorelc, A. 2004: Mednarodni transport in logistika. Maribor.
- Orbanić, J., Rosi, B. 2016: Razvoj transporta, logistike in mobilnosti v Sloveniji. Celje.
- Petronio, P. 2001: Transalpina – Bohinjska proga. Ljubljana.
- Posodobitev železniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji. Medmrežje: <https://rralur.si/wp-content/uploads/2020/03/Posodobitev-zelezniskega-prometa-v-LUR.pdf> (23. 3. 2025).
- Program omrežja 2025. Medmrežje: https://infrastruktura.sz.si/wp-content/uploads/2023/12/PO_2025_0_objava-4.pdf (9. 3. 2025).
- Program omrežja 2025. Priloga 2A: Tehnični podatki o progah. Medmrežje: https://infrastruktura.sz.si/wp-content/uploads/2024/12/PO_2025_2_Priloga_2A_Tehnicni_podatki_o_progah.pdf (9. 3. 2025).
- Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013 (Text with EEA relevance). Annex III: Alignment of the European transport corridors. Official Journal of the European Union 2024/1679. Medmrežje: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679 (3. 4. 2025).
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030. Medmrežje: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/TRAJNOSTNA-MOBILNOST-STMP/Resolucija-o-nacionalnem-programu-razvoja-prometa-do-2030.pdf> (15. 3. 2025).
- Rustja, K. 1990: Proga predorov: tiri in čas. Ljubljana.
- Sorč, E. 2006: Skrivnosti Bohinjskega predora. Ljubljana.
- Statistični urad Republike Slovenije 2024: Prebivalstvo – izbrani kazalniki, občine in naselja, Slovenija, letno. Medmrežje: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/05C5006S.px/table/tableViewLayout2/> (26. 2. 2025).
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030. Medmrežje: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf> (16. 3. 2025).