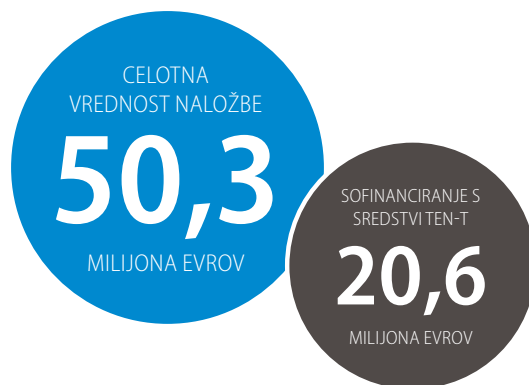


Z uvedbo sistema ETCS na koridorju D je Republika Slovenija postala ena od vodilnih držav članic Evropske unije pri uvajanju železniških interoperabilnih sistemov, saj je v okviru tega projekta opremila skoraj 80 odstotkov vsega železniškega jedrnega omrežja v Sloveniji. S sistemom ETCS bomo izboljšali konkurenčno sposobnost železniškega omrežja, saj se bo v prihodnosti začel železniški promet zaradi manjših stroškov preusmerjati na interoperabilno železniško omrežje. S tem bodo omogočeni tudi pogoji za konkurenčen nastop domačih železniških prevoznikov izven meja Slovenije. Sistem ETCS povečuje tudi prepustnost železniškega omrežja in ne nazadnje varnost železniškega in seveda tudi cestnega prometa na nivojskih prehodih ceste preko železnice. S sistemom ETCS se zmanjšuje tudi obremenjenost strojevodij, saj jim je z njim omogočen kontinuiran nadzor nad vodenjem vlakov v lokomotivi, kar pa seveda posledično dodatno povečuje varnost železniškega prometa. Z neprekinjenim čezmejnimi prometnim tokom se bodo skrajšali potovalni časi, kar bo povečalo uporabo železniškega prometa tudi za prevoz potnikov.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO

FINANCIRANJE PROJEKTA



Celotna vrednost naložbe v sistem ETCS na progi od državne meje z Italijo, preko Sežane, Ljubljane, Zidanega Mosta, Pragerskega, Hodoša do državne meje z Madžarsko in na progi Divača–Koper je 50,3 milijona evrov, od česar je Evropska komisija projekt sofinancirala s sredstvi TEN-T v višini 50 odstotkov upravičenih stroškov (20,6 milijona evrov).



 S sofinanciranjem Evropske unije
Vseevropsko prometno omrežje (TEN-T)

 S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope



UVOD

ETCS

European train control system – evropski sistem za nadzor in vodenje vlakov

Je eden od ukrepov za zagotavljanje interoperabilnosti evropskega železniškega omrežja. To pomeni zagotavljanje enakih prevoznih standardov, kot so osna obremenitev, prosti profil, vozna mreža, operativno vodenje železniškega prometa in poenotenje tehničnih sredstev za nadzor in vodenje vlakov.

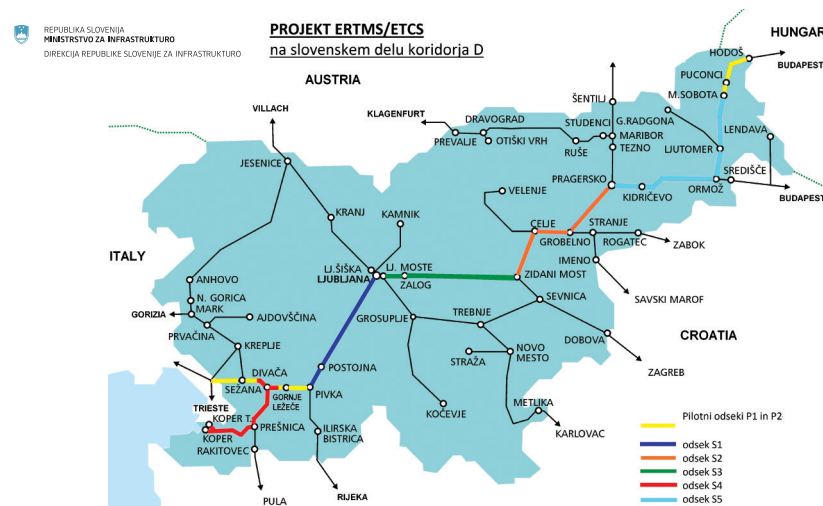
Trenutno imajo države članice vgrajene nacionalne sisteme za nadzor in vodenje vlakov (več kot 20 različnih nacionalnih sistemov), ki onemogočajo neprekinjen

čezmejni železniški promet, saj je treba zaradi tega menjati lokomotivo ali na lokomotivo vgraditi drage nacionalne sisteme za nadzor in vodenje vlakov. Z uvedbo sistema ETCS bo omogočen čezmejni železniški promet brez ustavljanja vlakov na meji, kar bo pomenilo dodatno konkurenčno sposobnost tako v tovornem kot tudi potniškem prometu, saj se bo zmanjšal potovalni čas zaradi neprekinjenega čezmejnega prometnega toka, prav tako pa se bodo zmanjšali tudi stroški železniškega prometa.



UVEDBA SISTEMA ETCS V REPUBLIKI SLOVENIJI

V finančni perspektivi 2007–2013 je bil sistem ETCS nivoja 1, verzije 2.3.0d (Baseline 2), vzpostavljen na 412 kilometrih proge – od državne meje z Italijo, preko Sežane, Ljubljane, Zidanega Mosta, Pragerskega, Hodoša do državne meje z Madžarsko in na progi Divača–Koper. Projekt je bil sofinanciran s sredstvi TEN-T v višini 50 odstotkov upravičenih stroškov. V novi finančni perspektivi 2014–2020 bo sistem vzpostavljen na progah Pragersko–Šentilj–državna meja in Zidani Most–Dobova–državna meja. Za ta dva projekta je predvideno sofinanciranje z evropskimi sredstvi v okviru programa CEF (Instrument za povezovanje Evrope). Z dokončanjem tega projekta bo Slovenija kot ena prvih članic Evropske skupnosti vzpostavila interoperabilni čezmejni promet na svojem delu vseevropskega železniškega jedrnega omrežja.



PREDNOSTI SISTEMA ETCS

- ✓ zagotavljanje interoperabilnosti (poenotenje pravilnikov, tehnologije prometa, infrastrukture, sistemov na vozniških sredstvih, itd.),
- ✓ vzpostavitev železniškega čezmejnega železniškega prometa brez postankov na državnih mejah,
- ✓ preusmeritev tovora s cest na železnice,
- ✓ povečanje hitrosti in prepustnosti železniškega prometa,
- ✓ zmanjšanje emisij toplogrednih plinov,
- ✓ zmanjšanje porabe energije, saj železniški promet porabi do osem-krat manj energije na enoto tovora kot cestni promet,
- ✓ zmanjšanje potovalnih časov na železnici,
- ✓ zmanjšanje stroškov železniškega transporta,
- ✓ dodatno povečanje varnosti v železniškem prometu.