

CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
Koordinatorica Koalicije za trajnostno prometno politiko
Trubarjeva cesta 50
1000 Ljubljana

Ljubljana, 04. 03. 2026

Ministrstvo za naravne vire in prostor
Dunajska cesta 48
1000 Ljubljana

**Odziv Koalicije za trajnostno prometno politiko na javno objavo predloga
državnega prostorskega načrta za nadgradnjo glavne železniške proge
št. 50 na odseku Divača–Postojna**

Spoštovani,

v Koaliciji za trajnostno prometno politiko pozdravljamo vlaganja v železniško infrastrukturo in spremljamo pripravo predloga DPN za nadgradnjo železniške proge št. 50, odsek Divača–Postojna, ki je bila na [spletnih straneh ministrstva](#) objavljena 9. 2. 2026.

Zelo pozdravljamo sledeče rešitve DPN-ja:

- skrajšanje potovalnega časa med Divačo in postojno za dobrih 55 % (iz 29 na 13 minut) na račun višjih hitrostnih omejitev in krajše razdalje,
- uvedba novega železniškega postajališča Pivka center,
- ukinitvev vseh nivojskih križanj.

Zagovarjamo celovite zasnove, ki lahko bistveno prispevajo k razvoju javnega potniškega prometa nacionalno ter tudi za primorsko-notranjsko regijo, zato vam posredujemo usklajene komentarje na predlog DPN-ja, ki je v javni obravnavi.

S spoštovanjem,

Špela Berlot Veselko,
koordinatorica Koalicija za trajnostno prometno politiko
in CIPRA Slovenija

SPLOŠNI KOMENTARJI k DPN železniške proge št.50 (Divača-Postojna)

1) Vključevanje javnosti naj bo zgodnje, redno in transparentno. Javna razgrnitev državnega prostorskega načrta je pomembna priložnost za pridobitev povratnih informacij lokalnega prebivalstva in strokovnih javnosti o predvidenih rešitvah. V praksi se pogosto izkaže, da je za določene prilagoditve ali izboljšave v tej fazi že prepozno. Spremembe v začetnih fazah načrtovanja infrastrukturnih projektov so bistveno manj zahtevne kot naknadne spremembe v fazi podrobnega načrtovanja ali celo v fazi izvedbe, zato poudarjamo pomen zgodnjega in sistematičnega vključevanja tako lokalnega prebivalstva kot strokovne javnosti. Takšen pristop omogoča kakovostnejše rešitve in zmanjšuje potrebo po kasnejših popravkih.

2) Izhodišča nadgradnje so opredeljena pomanjkljivo. V projektnem gradivu manjkajo jasni, časovno opredeljeni in konkretni cilji načrtovanja nadgradnje odseka železniške proge št. 50.

- V dokumentaciji se pojavljata pojma taktni vozni red in usklajenost vozni redov, pri čemer natančna opredelitev njunega pomena ni podana. Manjka predvsem jasna razlaga, kakšna bo predvidena frekvenca vlakov, kako bo zagotovljena stabilnost intervalov ter na kakšen način se bo zagotavljala usklajenost z drugimi prometnimi podsistemi. Brez takšne konkretizacije je težko oceniti dejanske učinke načrtovanih ukrepov na kakovost potniškega prometa.
- Dolgoročno ohranjanje lokalnih potniških vlakov na relaciji Ljubljana-Sežana ne predstavlja optimalne rešitve, če želimo potnikom zagotoviti zanesljiv, udoben, hiter in časovno konkurenčen javni prevoz. Dolgoročna konkurenčnost železniškega potniškega prometa zahteva jasnejšo hierarhijo storitev in ustrezno razmerje med regionalnimi in hitrejšimi povezavami.
- V gradivu ni opredeljene ureditve dostopnosti do železniškega sistema za prebivalce vplivnih območij, kjer je predvidena ukinitve postaj in postajališč (območje Košane, Gorenjih Ležech) ter navezav na predvideni novi železniški postajališči Pivka center ter Prestranek. Menimo, da bi bilo treba že v fazi priprave DPN jasno opredeliti način zagotavljanja dostopnosti do železniškega sistema na teh območjih, vključno z morebitnimi prilagoditvami avtobusnih povezav, ureditvijo parkirišč sistema P+R ter varnimi dostopi za pešce in kolesarje. Takšna celostna obravnava je ključna za zagotavljanje dejanske uporabnosti železniškega sistema in za doseganje ciljev trajnostne mobilnosti.

3) Načrtovanje postaj in postajališč kot intermodalnih prestopnih točk

Vse železniške postaje/postajališča so intermodalne točka, kjer se železniški daljinski, regionalni in lokalni promet srečuje z lokalnim javnim prevozom in ostalimi oblikami mobilnosti. Pri tem je še posebej pomembno, da potniki pri menjavi

prevoznega sredstva opravijo najkrajšo možno pot (npr. pri lokalnih postajališčih manj kot 20 m). Postajališče naj omogoča prestopa na različne oblike mobilnosti: lokalni javni prevoz, sistemi souporabe koles, e-koles in e-skirojev, P+R, car-sharing, kolesarnice, izposoja koles. Primer dobre prakse prestopa iz vlak na avtobus, mestno kolo ali avto je ureditev postaje [Sillian na Tirolskem](#).



Pogled na ureditev postajališča Sillian, Tirolska. Vir: <https://www.osttirol-heute.at/politik/sillian-grossprojekt-modernisierung-des-bahnhofes-abgeschlossen/>

V pobudi za DPN je jasno navedeno, da bodo vsa postajališča opremljena z dvigali in zagotavljala dostopnost brez ovir za vse uporabnike. Neglede na navedbe opozarjamo, da je posebno pozornost potrebno nameniti dostopom v Postojni, Prestranku in na postajališču Pivka center. Tako postaja kot postajališči bosta namreč locirani na precej visokem in težje dostopnem terenu, pri čemer bo potrebna posebna zasnova postajnih objektov, da bodo potniki lažje premagovali višinske razlike. Komentar naj se upošteva pri pripravi IDZ za postajo in postajališči.

4) Upoštevanje načel taktnega voznega reda

Ohranjanje lokalnih potniških vlakov na relaciji Divača/Sežana – Ljubljana je z vidika uvajanja taktnega voznega reda in izboljšanja potovalnega časa, ki bo konkurenčen

osebnemu avtomobilu, nesmiselna. Na območju Primorsko-notranjske regije je glavno vozlišče glede na potencial potnikov in vpetost v omrežje Postojna, in ne Pivka¹.

Na javni razpravi v Pivki, 23. 2. 2026, smo predstavili stališče (Matija Vene, Društvo potnikov), da lokalni potniški vlak med Ljubljano in Sežano ne more zagotavljati taktnega voznega reda na način, ki bi potnikom omogočal konkurenčne potovalne čase osebnemu avtomobilu. Vsako ustavljanje na hitri progi pomeni občutno podaljšan potovalni čas ter daljšo zasedenost progovnih blokov ter s tem znižane kapacitete.

Nosilec taktnega voznega reda Divača-Postojna-Ljubljana je Intercity vlak s 60 min taktom, ki se v Pivki ne ustavlja. Regionalni potniški vlak Divača-Pivka-Postojna-Rakek-Logatec-Borovnica-Ljubljana se ustavlja tudi v Pivki, frekvenca prav tako 60 min, z manjšim zamikom od takta, po vzoru IC in RJX koncepta na t.i. zahodni železnici Dunaj - Salzburg v Avstriji. Na IC vlaka v obe smeri se v Postojni navezuje LPV iz smeri Ilirske Bistrice, na RG se na postajališču Pivka center navezuje LPV iz Ilirske Bistrice v smeri Divače in iz smeri Postojne na RG v smeri Ljubljane.

Upoštevati je tudi potrebno izkazan interes lokalnega prebivalstva ter statistične podatke, ki kažejo bistveno večje prometne tokove v smeri Ljubljane, kot v smeri Divača/Sežana ali Koper. Zato morajo biti tudi prestopi načrtovani temu primerno.

KONKRETNE PRIPOMBE IN PREDLOGI PO PODODSEKIH

Pododsek A Postojna - Prestranek

Strinjamo se z izbiro variante s najvišjimi možnimi projektnimi hitrostmi (A3), in podpiramo izgradnjo novega postajališča in tovarne postaje Prestranek po V1. Slednja je, glede na dostopna gradiva, predvidena na obeh straneh nove proge, kar v primerjavo z V2, kjer bi bila samo na eni strani proge, pomeni izognitev križanja preko tirov ob upoštevanju levostranskega prometa in s tem bolj pretočen promet.

a) Postojna

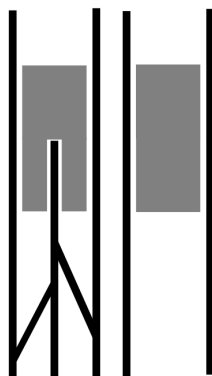
Prestavljanje železniške postaje v Postojni vsekakor predstavlja možnost za preureditev celotnega območja, ki je trenutno težje dostopen. Tako pričakujemo da se v nadaljnjih fazah projekta načrtuje tudi:

- preureditev avtobusnih (mestnih in primestnih) linij,
- P+R garažna hiša, kjer je umestitev potrebna na način, da ne bo oz. da bo čim manj dušila mestne prometnice,

¹ Geržinič, N., Huurman, N., Peterlin, M., Velkavrh, Z., 2024. Slovenija v taktu:
<https://prometnapolitika.si/wp-content/uploads/2026/01/Slovenija-v-taktu-brosura.pdf>

- ureditev varne kolesarnice, tudi za e-kolesa,
- prestavitev sistema izposoje koles,
- K+R območje za ustavljanje.

Pri načrtovani železniški postaji Postojna moramo opozoriti, da predvidena peronizacija ne bo zadovoljevala potrebam v primeru, da bo Postojna delovala kot osrednje vozlišče Primorsko-notranjske regije. En otočni in en bočni peron (torej 3 potniški tiri) bodo predstavljali ozko grlo v primeru prestopov iz lokalnih potniških vlakov na vlake višje vrste. Predlagamo izgradnjo 5 potniških tirov na 2 otočnih peronih. Slednji bodo dolgoročno zadostovali potrebam potnikov. Zahodni otočni peron bi moral biti v obliki narobe obrnjenega U-ja (skica spodaj), tako bi se zagotovilo najhitrejše prestopanje med vlaki višjih vrst in navezovalnega lokalnega vlaka iz Ilirske Bistrice. Drugi otočni peron pa je potreben v času konic.



Predlagana peronizacija v Postojni, ki bi omogočala hiter prestop brez uporabe podhoda med lokalnim potniškim vlakom iz smeri Ilirske Bistrice in vlaki višje vrste (IC) iz smeri Divača (Koprom, Trstom ipd.) in Ljubljana.

Prestranek

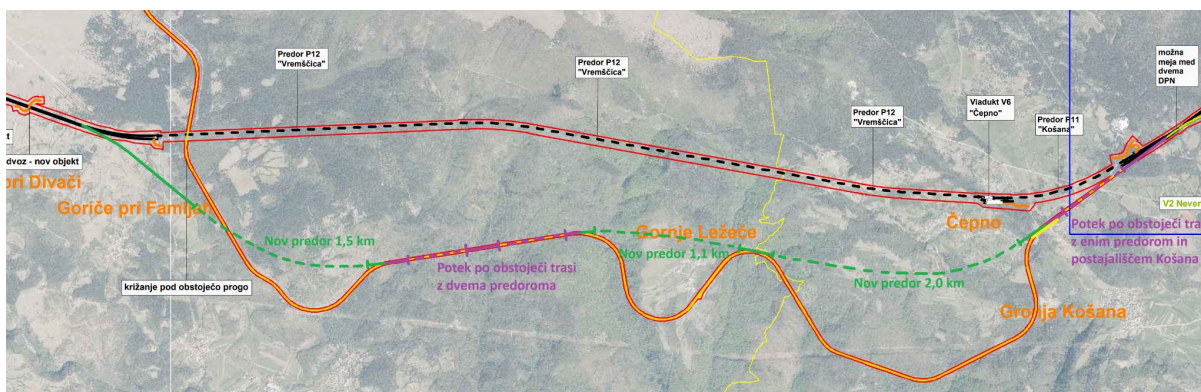
Pri novem potniškem postajališču je potrebno zagotoviti navezavo z avtobusi, B+R, P+R ipd. S hojo bo novo postajališče občutno manj zanimivo kot obstoječa postaja, zato bo nujno predvideti tudi novo (krožno) linijo JPP, ki bo center Prestranka in ostala naselja povezovala z novo železniško postajo. Glede na potencial potnikov predlagamo urno frekvenco vlakov med Postojno in Ilirsko Bistrico, z navezavo v smeri Ljubljane v Postojni. Direktni regionalni vlak med Prestrankom in Ljubljano/Divačo/Ilirsko Bistrico bi vozil po potrebi le v času konic (kot regionalni potniški vlak). Tako predvidena peronizacija ustreza potrebam in ne bo imela večjega vpliva na pretočnost oz.kapaciteto proge.

Pododsek B Prestranek - Neverke

Pozdravljamo uvedbo novega postajališča Pivka center na novi progi, a opozarjamo da je pri nadaljnjem načrtu potrebna posebna previdnost - tako pri pripravi voznega reda kot tudi IDZ postajališča. Nujno potrebna bo temeljita prometna študija vpliva novega P+R pri železniškem postajališču, da ne bo induciran promet v prihodnosti negativno vplival na razvoj mesta - predvsem zaradi bližine stanovanjskih objektov, šole in vrtca. Ob tem je pri načrtovanju postaje potrebno upoštevati, da mora biti prioriteto namenjena dostopu peš, s kolesom in drugimi oblikami mikromobilnosti. Za dostopnost z osebnimi avtomobili in avtobusi naj bo prioriteta postaja Pivka.

Pododsek C Neverke-Divača

Ukinitev postaje Gorenje Ležeče vidimo kot upravičeno, saj potenciala potnikov v okolici obstoječe proge nizek. Okoliškim prebivalcem je potrebno z urejanjem avtobusnega prevoza do drugih postajališč, zagotoviti vsaj osnoven nivo storitve javnega potniškega prometa. Po pregledu trase pa ugotavljamo, da izbrana trasa C4 predstavlja izvedbeno najbolj zahtevno in najdražjo rešitev. Tako predlagamo izbiro kombinacije variant C3 in C6, ki bi ob minimalno podaljšanem potovalnem času predstavljala ekonomsko bolj rentabilno rešitev.



Predlog alternativnega poteka nove proge po kombinaciji variant C3 in C6. Avtor: Nico Huurman

Izziv lahko predstavlja daljše obdobje zapore obstoječe proge zaradi povečanja in sanacije obstoječih tunnelov (povečanje svetlih profilov tunnelov, kombinacija tras C3 in C6) in s tem nastanek ekonomske škode. Kljub neposrednim in posrednim višjim stroškom, se s predlagano varianto C3+C6, strinjamo.

Glede na nizek potencial potnikov podpiramo ukinitev postajališča Košana ob opozorilu, da mora biti v najkrajšem času pripravljen načrt in izvajanje avtobusnih linij, ki bodo naselje povezale z javnim prevozom.

KONKRETEN PREDLOG KONCEPTA JPP NA OBRAVNAVANEM OBMOČJU

Makroskopski pregled

Trenutno stanje omogoča zasnovo javnega potniškega prometa na odseku Divača–Postojna z vozlišči Divača, Pivka in Postojna. Tako morajo potniki iz smeri Ilirske Bistrice v večini primerov na vlake v smeri Ljubljane in Divače prestopati v Pivki (glej spodnjo sliko).



Obstoječe stanje (Prirejeno po Slovenija v taktu, 2024).

Z nadgradnjo proge bi osrednje vozlišče postala Postojna. V Postojni se uskladi prestopanje med lokalnimi potniškimi vlaki iz smeri Ilirske Bistrice ter vlaki višje vrste (intercity) v smeri Divače in Ljubljane, na postajališču Pivka center se uskladi prestopanje med regionalnimi vlaki in lokalnimi potniškimi vlaki v smeri Divače in Ljubljane (slika spodaj).



Predlagano stanje po izgradnji drugega tira Koper – Divača in deviacije Divača – Postojna (prirejeno po Slovenija v taktu, 2024).

Mezoskopski pogled - vrste, postanki in medpostajni časi vlakov

V nadaljevanju so prikazani natančnejši poteki predlaganih vlakov za odseke:

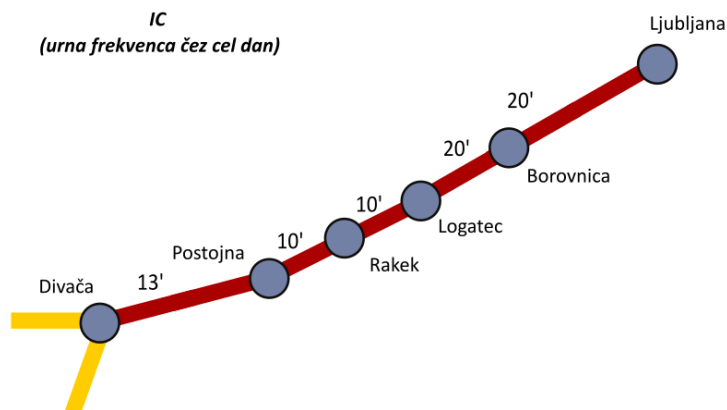
- **Lokalni potniški vlak Borovnica-Ljubljana:** LPV med Borovnico in Ljubljano vozi v pol urnem taktu (v konicah na 15 minut), IC in RG se nanj navezujeta v Borovnici.

*LPV Ljubljana Borovnica
(pol urna frekvenca)*



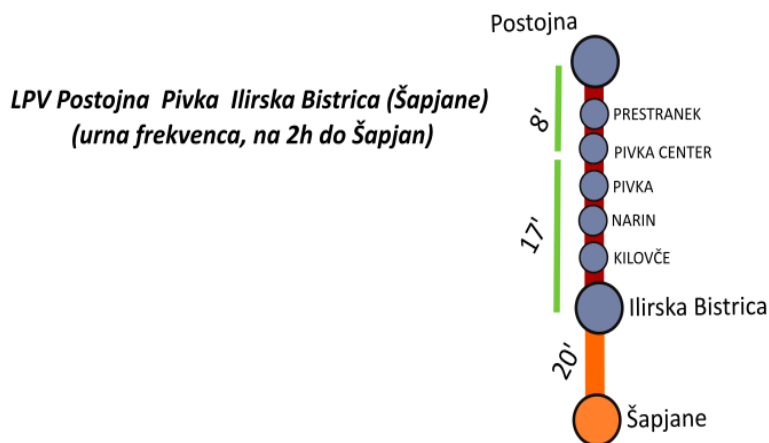
Predviden potek takta lokalnega potniškega vlaka med Borovnico in Ljubljano.

- **Intercity vlak (IC) Divača-Ljubljana:** IC Divača-Ljubljana vozi v enournem taktu (60min), z vmesnimi postanki v Postojni, Rakeku, Logatcu in Borovnici.



Shema voznega reda Intercity vlaka Divača-Ljubljana

- **Regionalni potniški vlaki Ilirska Bistrica–Ljubljana:** V času konic dodatno vozil regionalni potniški vlaki, ki bi Ilirsko Bistrico povezali direktno z Ljubljano. Predvideni postanki do Postojne na vseh postajališčih. Med Postojno–Ljubljano zmanjšano število postankov.



V nadaljevanju postopka bo poleg zasnove konkretnega idejnega voznega red in kapacitete potrebno zasnovati oz. preoblikovati mrežo avtobusnih linij.

Pripravili:

Matija Vene, Društvo potnikov

Nico Huurman

dr. Nejc Geržinič, TU Delft

Špela Berlot Veselko, CIPRA Slovenija

Poslano:

Ministrstvo za naravne vire in prostor

Ministrstvo za infrastrukturo

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo

Občina Divača

Občina Pivka

Občina Postojna

RCM Zeleni Kras