



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR
DIREKTORAT ZA INFRASTRUKTURO

Sektor za železnice

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana



OBČINA KANAL

prejeto 02-06-2014			
org. en.	štev.	pril.	vred.
	375-0001/	2014-1	

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzp@gov.si
www.mzip.gov.si

Številka: 411-36/2013/364
Datum: 30-05-2014

Občina Kanal

Trg svobode 23, 5213 Kanal

g. župan

Zadeva: Uvedba digitalnega radijskega sistema (GSM-R) na slovenskem železniškem omrežju – informacija za tangirane občine

Glede na pričete aktivnosti na izvedbi del v okviru GSM-R projekta, ki se izvajajo tudi na območju vaše občine, vam v prilogi posredujemo ključne informacije o omenjenem projektu, podlagah za gradnjo ter ščitenju interesov ljudi in okolja.

Prosimo vas, da informacijo posredujete vašim občanom.

Lep pozdrav!

Pripravil:
Peter Dolenc

Priloge:
- Kot v tekstu

Poslati (s prilogo):

- Naslovníku
- MzIP – g. Dolenc
- DRI - g. Gardaševič
- SŽI – g. Vučko



Damir Topolko
Vodja sektorja za železnice

Zadeva: Vzpostavitev digitalnega radijskega sistema GSM-R na slovenskem železniškem omrežju

Spoštovani,

obveščamo vas, da je v teku projekt »Uvedba digitalnega radijskega sistema (GSM-R) na slovenskem železniškem omrežju«, v okviru katerega se sistem GSM-R vzpostavlja na vseh slovenskih javnih železniških progah. GSM-R sistem je del enega od osnovnih podsistemov, ki sestavljajo železniško infrastrukturo in sicer del podsistema vodenje, upravljanje in signalizacija in je kot tak namenjen predvsem opravljanju obveznih gospodarskih služb na javni železniški infrastrukturi, to je vodenju prometa in vzdrževanju infrastrukture.

Glede na to, da se projekt izvaja tudi na območju vaše občine, v nadaljevanju posredujemo nekaj informacij z namenom podrobnejše seznanitve s projektom ter z aktivnostmi, ki se bodo izvajale.

OPIS PROJEKTA

V Evropski uniji se od začetka 90. let razvija transevropsko transportno omrežje (TEN-T: Trans-European Networks) z namenom zagotavljanja mednarodnih transportnih povezav in prostega pretoka blaga ter ljudi.

V železniškem prometu je bila ključna ovira za vzpostavitev tovrstnega omrežja tehnična neenotnost med posameznimi železniškimi operaterji. Vse državne železnice so namreč uporabljale lastne, nekompatibilne analogne sisteme za prenos informacij, vključno s Slovenijo. Za reševanje teh omejitev je bil razvit sistem ERTMS (European Train Control System) oz. evropski sistem za upravljanje železniškega prometa, ki je sestavljen iz ETCS (European Train Control System) – Evropskega sistema vodenja vlakov in iz GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) – Globalnega mobilnega radijskega komunikacijskega sistema za železnice.

Uvedba digitalnega radijskega sistema (GSM-R) na slovenskem železniškem omrežju pomeni uskladitev s pravnim redom Evropske unije oz. implementacijo direktiv Evropske unije s področja interoperabilnosti govornega sistema za komunikacijo med vlaki.

KLJUČNI UČINKI PROJEKTA

- zagotovitev interoperabilnosti in pogojev za nadgradnjo slovenskega železniškega omrežja s sistemoma ERTMS/ETCS (obstoječi analogni sistemi so zastareli in brez možnosti nadgradenj),
- bistveno povečanje varnosti železniškega prometa in infrastrukturne zmogljivosti,
- poenotenje obstoječega sistema radijske komunikacije,
- manjše motnje in zamude vlakov,
- prihranki pri signalni opremi,
- širši sinergijski učinki (v primeru preusmeritve dela tovora s cest na železnice zmanjšanje CO₂ izpustov iz prometa)

PREDVIDENE AKTIVNOSTI

- postavitev optičnih kablov vzdolž celotnega železniškega omrežja (ca. 1200 km kabelske trase),
- gradnjo ca. 270 baznih oddajno-sprejemnih postaj (BTS postaj),
- postavitev antenskih stolpov ob baznih oddajno-sprejemnih postajah,

- povezavo novih BTS postaj s telekomunikacijskim in električnim omrežjem.

TERMINSKI PLAN

1. faza: izvedba del na pilotnem odseku Sežana–Šentilj bo predvidoma zaključena v I. 2015.

2. faza: nadaljevanje izvedbe na vseh preostalih glavnih in regionalnih progah slovenskega železniškega omrežja bo predvidoma zaključena do feb. 2016.

PRAVNE PODLAGE ZA GRADNJO

S stališča posegov v prostor projekt gre v veliki večini predvsem za posege na obstoječo javno železniško infrastrukturo in objekte na njej, ki pomenijo nadgradnjo obstoječega sistema. Gradbena zakonodaja v RS ter specialni področni zakoni na železniškem področju za takšne posege predvidevajo izvedbo gradnje po posebnem postopku vzdrževalnih del v javno korist.

▪ **gradnja baznih postaj**

V večjem obsegu bo gradnja teh potekala po postopku vzdrževalnih del v javno korist, saj bo večina baznih postaj stalo na železniškem območju, ki je definirano v Zakonu o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 36/10 – uradno prečiščeno besedilo), kar je tudi pogoj za uporabo tega postopka;

V primerih, ko bodo predvidene bazne postaje oziroma bazne postaje, ki bodo to postale šele z nadgraditvijo obstoječih antenskih stolpov, stale izven železniškega območja, se bo postopek gradnje izvajal v skladu z Zakonom o graditvi objektov (Uradni list RS, št. 102/04 – uradno prečiščeno besedilo, 14/05–popr, 92/05-ZJC-B, 93/05-ZVMS, 111/05 – odl US, 120/06 – odl US, 126/07 in 108/09), kar pomeni da bo potrebno takrat, ko zemljišče ne bo opredeljeno kot javna železniška infrastruktura, prej na takšnem zemljišču pridobiti pravico graditi, ali z odkupom ali pa z ustanovitvijo služnosti.

▪ **oprema tehničnih prostorov**

Oprema vseh tehničnih prostorov bo potekala po postopku vzdrževalnih del, saj bodo ti prostori služili dejavnosti, ki je povezana s prevozom potnikov in blaga ter dejavnosti, ki je povezana z nalogami upravljavca, kar je tudi pogoj za ta postopek.

▪ **gradnja kableske kanalizacije**

Če se bo kableska kanalizacija gradila na železniškem območju, potem se bo uporabil postopek vzdrževalnih del v javno korist, če pa bodo ta korita segala tudi izven železniškega območja, kjer ne pride več v poštev uporaba tega postopka, pa se bo postopek izvajal skladno z ZGO, kar pomeni, da bo prišla v poštev uporaba Uredbe o vrstah objektov glede na zahtevnost (Uradni list RS, št. 37/08 in 99/08), v 12. členu določeno, da se za tiste objekte, ki se po tej uredbi štejejo za enostavne objekte, ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja.

▪ **dostopne poti**

Glede ureditve dostopnih poti do baznih postaj ali tehničnih prostorov, ki bodo potrebne zaradi vzdrževanja teh objektov in bodo potekale tudi preko parcel v lastništvu tretjih oseb, pa se bo s pogodbo ustanovilo služnost do poti, v določenih primerih pa bodo verjetno lahko prišli v poštev tudi odkupi teh parcel.

DOVOLJENJE ZA ZAČETEK DEL

Dovoljenje za začetek del je v skladu z 29. členom Pravilnika o pogojih in postopkih za začetek, izvajanje in dokončanje tekočega in investicijskega vzdrževanja ter vzdrževalnih del v javno korist na področju železniške infrastrukture (Ur. l. RS, št. 82/2006) izdal varnostni organ – Agencija za železniški promet.

VPLIV POSEGA NA LJUDI IN OKOLJE

V letu 2003 je bila izdelana »Študija vplivov izvedbe projekta modernizacije obstoječega telekomunikacijskega sistema na slovenskem železniškem omrežju na okolje«. Z vidika celotnega vpliva načrtovanega projekta na okolje je bilo ugotovljeno, da je načrtovan poseg sprejemljiv.

V letu 2011 je bila zaradi sprememb zakonodaje izdelana novelacija presoje vplivov na okolje, v kateri je bilo ugotovljeno, da načrtovan poseg tudi ob upoštevanju novelirane zakonodaje, med gradnjo, med trajanjem in po prenehanju delovanja ne bo imel pomembnega oziroma nesprejemljivega vpliva na ekosisteme, rastlinstvo in živalstvo ter njihove habitate, kakovost tal in njihovo uporabo, kakovost in količine površinskih in podzemnih voda, kakovost zraka, klimatske razmere, človekovo nepremično premoženje in kulturno dediščino.

Novelacija presoje vplivov na okolje nalaga, da se dodatna pozornost z vidika omilitvenih ukrepov nameni lokacijam, ki se nahajajo na varstveno izpostavljenih lokacijah in lokacijah z bližino stanovanjskih objektov. Z vidika vplivov posega med delovanjem največjo nevarnost predstavlja možen vpliv elektromagnetnega sevanja na človeka in njegovo zdravje, vizualna degradacija krajine in njenega značaja zaradi postavitve nove infrastrukture ter možen vpliv svetlobnega onesnaževanja na ekosisteme, rastlinstvo in živalstvo ter njihove habitate.

Tveganja, ki jih predstavlja elektromagnetno sevanje so bila v veliki meri odpravljena že v fazi načrtovanja projekta z upoštevanjem ustrezne varnostne razdalje vira (predvidena visoka višina anten) in ustrezne usmerjenosti glavnega sevalnega snopa anten. Glede na višinsko oddaljenost vira na antenah objektov BTS bo dostop do območja čezmernih obremenitev okolja, ki se nahaja v glavnem sevalnem snopu antene do razdalje približno 16 m, onemogočen. Prav tako bo nepooblaščenim osebam preprečen eventuelni možni dostop do območja čezmernih obremenitev v glavnem sevalnem snopu antene na najbolj izpostavljenih lokacijah pred vhodi v tunele in galerije, kjer je predvidena višina vira na anteni le 6 m.

SEZNANJENOST OBČIN

Novembra 2010 je Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo vse občine, na področju katerih se izvaja projekt GSM-R, z dopisom, ki je vseboval tudi vloge za lokacijske informacije, seznanila s projektom uvedbe digitalnega omrežja.

Investitor: Republika Slovenija

Naročnik: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor

Sofinanciranje: EU, Kohezijski sklad

Izvajalec del: Iskratel telekomunikacijski sistemi d.o.o. in GH Holding d.d

Nadzor: DRI upravljanje investicij, d.o.o. in SŽ – infrastruktura, d.o.o.

Dodatne informacije: mzip.gsmr@gov.si, gsmr@dri.si