

Hitrejši vlaki in stomilijonska trasa

Ljubljana–Kranj Država načrtuje ekonomsko potratno in za okolje škodljivo traso, menijo v naseljih Stanežiče, Medno in Dvor

Posodobitev železniške povezave med Ljubljano in Kranjem ter naprej do Naklega, kot jo načrtuje država, je naletela na ostro nasprotovanje prebivalcev v naseljih Medno, Dvor in Stanežiče, združenih v civilni iniciativi Okolu prijazen tir. Dvotirna železniška proga bi namreč potekala neposredno skozi zaledja teh naselij.

MANJA PUŠNIK

Dragica Čeč iz omenjene civilne iniciative pravi, da krajanje ne nasprotujejo nadgradnji gorenjske železnice, ampak se zavzemajo, da bi ta potekala po sedanji trasi, torej vzporedno s Savo ob Celovški cesti. Bila bi namreč za polovico cenejša in ne bi imela škodljivih vplivov na ljudi in okolje. »Posebej nas je zmotilo to, da je nova trasa dolga 4600 metrov, vendar bo moral vlak zaradi ene kretnice v dolžini 1400 metrov voziti le 110 kilometrov na uro. Naši strokovnjaki (med njimi so tudi matematiki) so izračunali, da bi zaradi te omejitve mednarodni

vlaki prihranili zgolj 54 sekund. Prav tako mora vlak po pravilniku pred pokritimi vkopi spustiti dolg pisk, kar seveda povzroča velik hrup v celotnem naselju,« dodaja. Prva, dosedanja trasa, ki jo zagovar-

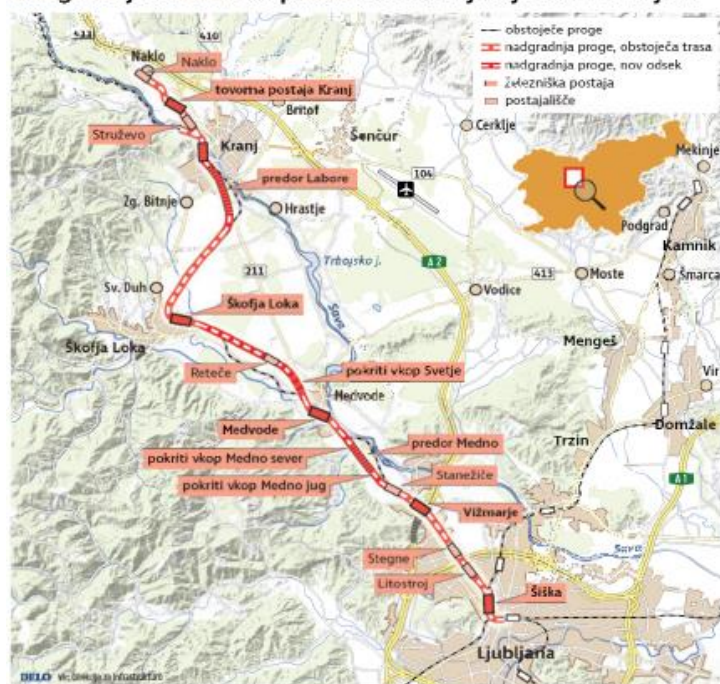
jajo v civilni iniciativi, je ocenjena na 51 milijonov evrov (brez DDV), druga, domnevno sporna in daljša, ki jo predlaga država, pa bi stala sto milijonov evrov (brez DDV).

► **STRAN 10**



Pohodniki in ljubitelji gora bodo, kot kaže, za hitro in udobno pot iz prestolnice na Gorenjsko namesto vlaka še dolgo prisiljeni izbirati druge vrste javnega prevoza. FOTO LEON VIDIC

Nadgradnja železniške povezave med Ljubljano in Kranjem



Z vlaki med Ljubljano in Kranjem in naprej do Naklega bodo potniki na cilj (nekoč) prišli hitreje kot danes, obljublja na DRSI. FOTO JOŽE SUHADOLNIK

Nadgradnja železnice: 54 sekund krajša vožnja in stomilijonska trasa

Javni promet V naseljih Medno, Dvor in Stanežiče odločno proti daljši in dražji železniški povezavi Ljubljana–Kranj

Načrtovana posodobitev železniške povezave med Ljubljano in Kranjem ter naprej do Naklega je nalleta na ostro nasprotovanje prebivalcev naselij Medno, Dvor in Stanežiče, združenih v civilni iniciativi Okolju prijazen tir. Dvotirna železniška proga, ki jo načrtuje direkcija za infrastrukturo (DRSI), bi namreč potekala neposredno skozi zaledja teh naselij. Nadgradnji gorenjske železnice krajani ne nasprotujejo, menijo pa, da ima izbrana trasa, ki jo načrtuje država, škodljive vplive na okolje in ljudi, predvsem pa je ekonomsko potratna.

MANJA PUŠNIK

Dragica Čeč iz civilne iniciative Okolju prijazen tir pravi, da so krajani teh naselij na nedavni javni obravnavi državnega prostorskega načrta (DPN), ki predvideva nadgradnjo gorenjske železnice, slišali, da obstajata dve trasi za nadgradnjo gorenjske železnice. »Zgodba o dvotirni železniški progi med Ljubljano in Kranjem je zelo dolga, s podrobnostmi tega projekta pa smo bili seznanjeni lani, ko se je govorilo, da bo železniška povezava potekala ob sedanjem tiru (vzporedno s Savo in Celovško cesto op. a.). Po predlagani spremembi bi trasa železniške povezave potekala po povsem drugi smeri, in sicer med parkiriščem P-R Stanežiče in Seničico v obci-

- Civilna iniciativa je za nadgradnjo gorenjske železnice po sedanji trasi, ki je tudi cenejša.
- Ministrstvo za naravne vire je prejelo predloge krajanov, a jih še niso proučili.

ni Medvode, mimo vasi Stanežiče, se nadaljevala v pokriti vkop in v predor Medno ter se čez viadukt priključila nazaj v dosedanje trase. Vlaki med Ljubljano in Kranjem bi tako zaradi spremembe trase potovali hitreje – do 130 kilometrov na uro.

»Posebej nas je zmotilo to, da je nova trasa v celoti dolga 4600 metrov, vendar bi moral vlak zaradi ene kretnice v dolžini 1400 metrov voziti le 110 kilometrov na uro. Naši strokovnjaki (med njimi so tudi matematiki) so izračunali, da bi zaradi te omejitve mednarodni vlaki prihranili zgolj 54 sekund. Prav tako mora vlak po pravilniku pred pokritimi vkopi spustiti dolg pik, kar seveda povzroča velik hrup in celotnem naselju,« dodaja. Prva, obstoječa trasa, ki jo zagovarjajo v civilni iniciativi, je ocenjena na 51 milijonov evrov (brez DDV), druga, domnevno sporna in daljša trasa, ki jo predlaga država, pa bi stala sto milijonov evrov (brez DDV).

Številni argumenti krajanov

V civilni iniciativi, ki ima že 1039 podpornikov, ocenjujejo, da bi torej država za 54 sekund krajšo vožnjo z vlakom odštela kar 49 milijonov evrov več. Poleg tega bi trasa v celoti potekala skozi vodovarstveno omrežje, prečkala več registriranih arheoloških najdišč, poslabšala kakovost bivalnega okolja in zdravja lokalnega prebivalstva ter uničila okoli 27 hektarov kmetijskih zemljišč. Opozarjajo tudi na različno povečanje emisij med gradnjo železniške povezave, čezmeren hrup in elektromagnetno sevanje. Na prisojno resorno ministrstvo so že poslali 41 pripomb in predlogov. Na vprašanje, kdaj naj bi se nadgradnja gorenjske železnice uredila, Čečeva odgovarja, da tega v dokumentih ni, saj je predlog DNP iz leta 2019, prav tako še ni izdelane projekcije, kdaj naj bi se gradnja sploh začela.

Direkcija vztraja pri predlagani trasi

Glavna proga Ljubljana–Jesenice–državna meja je, poudarjajo na DRSI, uvrščena v razširjeno jedro omrežje, kar pomeni, da je treba skladno z zahtevami evropske uredbe za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) načrtovati progo za potniške vlake za hitrosti 160 kilometrov na uro, in to na najmanj 75 odstotkih dolžine odseka. »Ker na posameznih območjih na sedanji trasi železniške proge ni mogoče zagotoviti

povišanja hitrosti, bi to pomenilo, da brez načrtovane nadgradnje in optimizacije trase na železniškem potniškem prometu ne bi dosegli nobenega napredka,« pravi. Ekonomičnost trase pa da se ocenjuje na celotnem odseku od Ljubljane do državne meje in ne zgolj na posameznih odsekih med železniškimi postajami.

»Prav tako je treba vrednotiti pridobljene sekunde za vsakega uporabnika posebej. Za lažjo predstavitev: za postajo Škofja Loka, kjer je pričakovati milijon uporabnikov na leto, to pomeni veliko ekonomsko in splošno korist,« ocenjujejo na direkciji. Naselje Medno je po njihovem mnenju eno od treh območij, na katerem so predlagane večje optimizacije dosedanje proge, kar pomeni nov poseg v prostor. »Vendar pa opustitev dosedanje proge v naselju omogoča sprostitev številnih prometnih povezav in priložnost za razvoj naselja, saj bo trasa delno potekala v predoru in pokritem vkopu. Strokovne rešitve poteka proge so namreč izdelane tako, da čim manj posegajo v zasebno lastnino, čeprav to v nekaterih primerih zaradi predpisanih tehničnih elementov načrtovane proge seveda ni mogoče. V tem primeru so tako predvideni odkopi objektov in zemljišč (ali delov zemljišč), kar se bo individualno usklajevalo z lastniki objektov,« poudarjajo in dodajajo, da je glede na rešitve za rušenje predvidenih 25 stanovanjskih hiš.

Denarja za gradnjo v proračunu ni

Ministrstvo za naravne vire in prostor je konec avgusta prejelo pripombe in predloge civilne iniciative Okolju prijazen tir, ki obsega 87 strani, vendar jih še niso v celoti proučili. »Odziv prebivalcev je razumljiv in povsem pričakovan, saj ljudje težko sprejemamo spremembe, še posebno če posegajo v domači prostor. Vendar na posameznih območjih na dosednji trasi proge ni mogoče zagotoviti zvišanja hitrosti.« Na vprašanje, kdaj naj bi se nadgradnja železniške povezave med Ljubljano in Kranjem začela in tudi končala na direkciji, odgovarjajo, da v tej fazi projekta ni mogoče napovedati, kdaj bo končana dvotirnost, saj je to odvisno od več dejavnikov, tudi od sprejetja uredbe DPN, predvsem pa od zagotavljanja finančnih sredstev za investicijo ter izvedbe postopkov javnega naročanja v zvezi s projektiranjem in gradnjo. Na podlagi sprejetih in pravno močne uredbe o DPN bodo začeli pridobivati zemljišča, nadaljevali projektiranje in pridobivali dovoljenja za gradnjo. Vsi ti postopki pa trajajo več let, priznavajo. Pri tem dodajajo, da imajo v državnem proračunu za letos in prihodnje leto sredstva rezervirana zgolj za pripravo strokovnih podlag in državnih prostorskih načrt, ki predvideva nadgradnjo gorenjske železnice.