



Civilna iniciativa »Okolju prijazen tir«

OKOLJU PRIJAZEN TIR
civilna iniciativa

Predlog DPN Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Kranj/Naklo

Projekt nadgradnje železniške proge Ljubljana – Kranj/Naklo predvideva povečanje prepustne in prevozne zmogljivosti proge z dograditvijo drugega tira in optimizacijo trase v koridorju obstoječe proge. Dva izmed ciljev projekta sta tudi izboljšanje storitev prevoza potnikov in povečanje vloge proge v javnem potniškem prometu. Z izbiro variante VM2 skozi Stanežiče in Medno zadnja navedena cilja ne bosta izpolnjena za velik del lokalnega prebivalstva.

Civilna iniciativa »Okolju prijazen tir«

Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir« (v nadaljevanju OPT) smo ustanovili po javni objavi predloga DPN in po pregledu razpoložljive dokumentacije z namenom varstva javne koristi.

Zavzemamo se :

1. zaustavitev postopka sprejemanja Uredbe o državnem prostorskem načrtu (DPN) po varianti odseka Vižmarje - Medvode t. i. **VM2**, ki je enkrat dražja od VM1 in bo **stala 100 milijonov EVR brez DDV**.
2. umestitev drugega tira gorenjske proge ob obstoječi progi – varianta odseka Vižmarje Medvode 1 (VM1).

Iniciativa združuje prebivalce vasi Stanežiče, Medno in Dvor in je ustanovljena skladno s predpisi, ki urejajo vlogo civilnih iniciativ v okoljskih in drugih postopkih. Predstavniki CI **Okolju prijazen tir** je doc. dr. Primož Šterbenc.

Pod izjavo civilne iniciative se je podpisalo 1039 prebivalcev, podpise pa smo oddali skupaj s pripombami Ministrstvu za naravne vire in prostor. Dostopni smo tudi na spletni strani <https://ciopt.si/> in fb strani Okolju prijazen tir.

Na kaj opozarjamo v civilni iniciativi »Okolju prijazen tir«?

Krajani naselij na odseku proge Vižmarje-Medvode pozdravljamo cilje posodobitve in nadgradnje železniškega omrežja, želimo pa javnost **opozoriti na nestrokovno izbiro variantnih odločitev, vprašljivost takšne porabe davkoplačevalskega denarja, nezakonitost postopkov in predvsem na škodljive vplive izbrane rešitve na okolje**. Zahteve CI **Okolju prijazen tir** ne ogrožajo nadgradnje železniške proge Ljubljana-Kranj/Naklo, opozarjajo pa na kršenje zakonodaje, strategij in usmeritev Republike Slovenije in površno razlaganje in upoštevanje direktiv EU.



Predlagani državni prostorski načrt (DPN) vključuje nadgradnjo obstoječe proge z izgradnjo dvotirne železniške proge, ki v večini sledi obstoječi trasi. Zaradi optimizacije za doseganje višjih hitrosti pa se nekateri odseki oddaljujejo od nje. Tak primer je predlagana rešitev na odseku Vižmarje-Medvode. Izbrana rešitev VM2 zapusti koridor izbrane trase, prečka naselja Stanežiče in Medno in predvideva izgradnjo pokritega vkopa in predora skozi Medanski hrib, je za krajane in davkoplačevalce nesprejemljiva. Spremembe izbrane trase (torej nadgradnje obstoječe proge) pripravljavci predloga DPN utemeljujejo z Direktivo EU 2024/1679. **Pri utemeljitvi je sporno, da pri tem ne opozorijo na zavezujočo preambulo iste direktive, ki zahtevo po doseganju ciljne hitrosti določi z dvema pogojema: z ekonomsko in okoljsko upravičenostjo**. Ker direktiva ni izvedbeni akt, se bo okoljsko in ekonomsko upravičenost presojalo v okviru sklada, pri katerem bo investitor zaprosil za sredstva.

V CI OPT sicer opozarjamo, da je rešitev, ki je predstavljena v predlaganem DPN v osnovi strokovno (prim. prispevke v revijah kot so, Transport Reviews, Taylor & Francis ipd.) vprašljiva, saj na isti trasi združuje sicer nezdržljiva tranzitni in primestni promet: prvi bi se moral odmakniti od naseljenih področij (hrup, onesnaževanje, zmanjšanje tveganj, višja odpornost na izjemne situacije,...), medtem ko bi se jim moral drugi čim bolj približati (dostopnost za občane).

Ker pa je država formalno-zakonsko stopila že korak naprej in v **elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti**, ki je podlaga predlogu DPN, primerjala ustreznost tras VM1 (ob obstoječi progi) in VM2 (velika odstopanja od obstoječe proge), smo se bili prisiljeni opredeliti glede teh dveh tras.

V nadaljevanju povzemamo ključne argumente, v prilogi pa dodajamo podrobnejšo analizo Elaborata optimizacij za doseganje večjih hitrosti.

1. Neekonomičnost optimizacije in izbire variante VM2

Elaborat ocenjuje investicijo variante **VM1 na 51 milijonov evrov + DDV, variante VM2 pa na 100 milijonov evrov + DDV**. Kljub temu dejstvu je v analizi variantnih rešitev ta vidik pri VM2 ocenjen kot zelo ustrezen, pri VM1 pa kot ustrezen. **Predlagana varianta VM2 je za 96 % dražja od okolju veliko bolj sprejemljive variante VM1 in to je za pripravljavce Elaborata zelo ustrezno, a merila za izbiro ustreznosti niso navedena.** V obsežnem gradivu, ki ga ministrstvo daje v obravnavo, ne najdemo specifikacije investicijskih stroškov ali analiz ekonomske upravičenosti.

Zaradi navedenega opozarjamo na tveganje zavrnitve projekta s strani Kohezijskega sklada in drugih skladov EU (ERDF, CEF), EIB in EBRD ter komercialnih bank, ki bodo vključene v financiranje. Na ministrstvo smo zato naslovili 5 podrobnih pripomb iz tega področja in med drugim dokazali tudi, da bo v nasprotju z njihovimi cilji ali zahtevami.

Nesmotrnost porabe davkoplačevalskega denarja v Sloveniji in EU utemeljujemo z naslednjimi argumenti:

- Omenjeni odsek proge po varianti VM2 s pokritim vkopom in predorom, je **okolju škodljiv in je najdražji na celotni trasi Ljubljana-Kranj/Naklo**.
- Predlagana varianta VM2 naj bi omogočala hitrosti potniških vlakov od 140 km/h do 160 km/h, vendar je pri tem ključno dejstvo, ki ga pripravljavec zamolči, da bodo takšne hitrosti **(1) dosežene samo na zelo kratkem delu nove trase Vižmarje-Medvode 2) samo za mednarodne vlake**, ki se ne ustavljajo na večini lokalnih postaj. **Takih je na tej progi po veljavnih vozniških redih samo 11 na dan v obe smeri.** Štirje od teh vlakov so nočni, tako da za večino lokalnih potnikov krajsanje poti ne prinaša nobene prednosti.
- Potovalni čas teh **11 vlakov** mednarodnih vlakov bi se na relaciji Ljubljana-Medvode **skrajšal za 54 sek.** Navadni **lokalni potniški vlak**, teh bo po projekcijah na progi največ, po naši **dodatni neodvisni analizi ne bi pridobil niti sekunde!** Vožnja od Ljubljane do Medvod bo še vedno trajala 15-17 minut, tako kot traja sedaj. **Vsaka minuta nas bo stala dodatne dobre 3 milijone evrov!**
Davkoplačevalci bomo plačali 49 milijonov evrov + DDV več kot je potrebno, pri čemer se zavedamo, da bo **končni znesek izgradnje** zaradi arheoloških izkopavanj in dodatnih omilitvenih ukrepov zaradi novih izračunov ter zaradi prehude obremenitve okolja, pa tudi zaradi nepredvidenih del v predoru **zagotovo višji**.
- pobuda investitorja za pripravo Elaborata izhaja iz direktive EU 2024/1679, ki članice poziva k izgradnji železniške infrastrukture za doseganje višjih hitrosti, a ista direktiva določa, da **se obenem upošteva ekonomsko in okoljsko sprejemljivost**. Zato ministrstvo sprašujemo, zakaj se omenjenih okoliščin ne upošteva na odseku Vižmarje-Medvode. Samo na nekaj več kot 3 km proge **VM2** je dovoljena hitrost 160 km/h. Vlak je na začetku tega kratkega odseka šele dovoljeno pospeševati do želene hitrosti, pred koncem odseka pa jo mora zmanjšati do omejitve. Na tako kratkem odseku bodo končno hitrost dosegli le mednarodni in nagibni vlaki. Na približno enako dolgem 3,3 km odseku **obstoječe proge VM1** pa bi bilo mogoče doseči hitrost 130 km/h.
Opozarjamo tudi, da je na najbolj pomembni progi TEN-T v Sloveniji (edini jedrni) Sežana(Koper)-Šentilj načrtovan kar 19 km dolg **novi odsek proge**, po katerem bodo vlaki vozili s hitrostjo največ do 130 km/h. Hitrosti do 130 km/h omogoča tudi neizbrana **varianta VM1**.
- Že tako visoko ocenjena vrednost investicije **ne predvideva stroškov za pripravo načrtov in izvedbo revitalizacije opuščenege dela proge in ceste**, zato z omenjenim DPN-jem ostaja degradirano območje v večjem obsegu, kot naj bi ga reševal. Prav tako **ne upošteva negativnih ekonomskih učinkov na lokalno prebivalstvo** (vpliv na zdravje in ekonomske posledice škodljivih učinkov na zdravje, stroškov nujne adaptacije bivalnih prostorov zaradi novih virov hrupa, zmanjšanje vrednosti nepremičnin).

Pričakujemo tudi pojasnilo vlade in pristojnega ministrstva, **zakaj se lahko pri doseganju ciljne hitrosti za nadgradnjo najpomembnejše železniške proge v Sloveniji** v sklopu TEN-T koridorja Sežana-Šentilj/državna meja (npr. odsek Borovnica-Logatec v dolžini 19 km!), upošteva okoljske in ekonomske vidike, na nekaterih drugih odsekih prog nižjega ranga TEN-T omrežja pa ne.

2. Nezakonitost postopkov umeščanja objektov v prostor in nevključevanje javnosti

Trajnostni prostorski razvoj s celovito obravnavo, usklajevanjem in upravljanjem njegovih družbenih, okoljskih in ekonomskih vidikov ureja **Zakon o urejanju prostora** (v nadaljevanju: Zakon). V 3. točki 94. člena (študija variant in predlog najustreznejše variante) piše, citiramo: »V študiji variant in okoljskem poročilu se potencialno izvedljive variante podrobneje obdelajo, ovrednotijo in primerjajo s prostorsko-družbenega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter **ocenijo z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju**.« Zahtevo preverjanja najustreznejše variante z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju, navaja tudi Pravilnik v svojem 19. členu. Investitor in druga ministrstva in organi, ki so pripravili Predlog DPN, so kršili Aarhuško konvencijo (RS jo je ratificirala maja 2004), saj v pripravo niso vključevala javnosti. Pri trasi VM2 je vprašljivo spoštovanje Prostorskega reda Slovenije (Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, 122/04, 33/07 – ZPNačrt, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3)), ki določa pravila za načrtovanje gospodarske infrastrukture, ki naj se upoštevajo pri načrtovanju prostorskih ureditev. V njem je tudi zahteva po varčni rabi prostora, ki je tudi del Strategije prostorskega razvoja Slovenije do leta 2050. Prav tako je vprašljivo sledenje smernicam R 39 pri umeščanju železniške infrastrukture v prostor, saj se študija ne sprašuje o skupnem učinku vseh posegov, katerih škodo se le deloma in pogosto nezadostno rešuje z omilitvenimi ukrepi.

- Aarhuška konvencija v členih 3, 6, 7 in 8 poudarja, da morajo državni organi pri pripravi državnih aktov s področja okolja omogočiti zgodnje in učinkovito sodelovanje javnosti - javnost bi morala biti vključena od samega začetka, ko so vse možnosti še odprte in ko lahko učinkovito vpliva na pripravo državnih aktov. Prebivalstvo v Mestni občini Ljubljana pri nadgradnji železniške proge v pripravo predloga DPN ni bilo vključeno, saj je zanj v bistvu izvedelo šele junija 2024, ob javnih razgrnitvah predloga DPN. Pripravljalci načrta želijo to nezakonitost prikriti z majhnim trikom, saj v zakonsko obveznem načrtu sodelovanja javnosti kot javnost prikazali srečanja predstavnikov ministrstev s predstavniki občin ob trasi. Opozarjamo, da Aarhuška konvencija v 2. členu kot »vključeno javnost« definira kot »javnost, ki jo okoljsko odločanje prizadene ali ki bi jo lahko prizadelo ali ki ima interes pri okoljskem odločanju; šteje se, da imajo interes nevladne organizacije, ki spodbujajo varstvo okolja...«. Predstavniki občin ne morejo biti obravnavani kot »javnost«. **O projektu nista razpravljala ne mestni svet MOL in tudi ne četrtna skupnost Šentvid.**
- **Nestrokovna izbira odločitve o variantni rešitvi VM2 na trasi Vižmarje-Medvode:** analiza variant VM1 (obstoječa trasa Vižmarje – Medvode) in VM2 (predlagana trasa Vižmarje Medvode) je prikazana v Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti nadgradnje železniške proge v območju Ljubljana – Kranj; Elea iC d.o.o., marec 2024 (v nadaljevanju Elaborat). V njem je izbrana rešitev VM2, ki je nato povzeta v predlogu Uredbe o državnem prostorskem načrtu za nadgradnjo železniške proge Ljubljana-Kranj/Naklo (v nadaljevanju Uredba). Pri **prostorskem vidiku** v tabeli vrednotenja zasledimo podatke, ki so v analitičnem delu Elaborata drugačni (postaja v Mednem). Pri tem vidiku je varianta VM2 navkljub štirim slabostim v primerjavi z dvema pri varianti VM1 ocenjena kot ZELO USTREZNA. Poleg tega v naselju Medno sprememba trase ne omogoča boljše prostorske ureditve, ki bi bila skladna s smernicami Strategije prostorskega razvoja Slovenije. S funkcionalnega vidika je v Elaboratu navedeno, da se bodo obravnavali geometrijski elementi ceste, čeprav Elaborat govori o železnici. Gre za zatipek, ki dokazuje površnost izbora rešitve. Ekonomski in okoljski vidik pa v tem besedilu podrobno predstavljamo. **Zaključni argumentaciji izbora variante VM2** ne ustrežata elaboratu ali realnim razmeram. Prva argumentacija poudarja možnosti organizacije železniške postaje Stanežiče kot prometne prestopne točke sistema P+R v Stanežičah, čeprav v analitičnem delu Elaborata obe varianti predvidevata železniško postajo Stanežiče P+R kot prestopno točko. Druga pa poudarja neposredni stik severnega roba naselja Medno z reko Savo, kar sploh ne drži, saj tam ostaja in bo ostala regionalna cesta kot prepreka.
- V Elaboratu **ni analize vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju, ki ga zahteva zakon**. Ni bila opravljena anketa med lokalnim prebivalstvom, prizadeti lastniki zemljišč in nepremičnin pa sploh niso bili obveščeni.
- Evropska komisija je leta 2002 z direktivo 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa pozvala, da zagotovijo postopno in dolgoročno zmanjševanje števila prebivalcev, ki živijo v okolju, ki je s hrupom obremenjeno nad 55 dBA za kazalec L_{dn} in 50 dBA za kazalec L_{noč}.

3. Škodljivost vplivov variantne rešitve VM2 na okolje

Okoljsko poročilo na 480 straneh ugotavlja, da je vpliv poteka trase po varianti VM2 še sprejemljiv za okolje, pri čemer pa ne razpolaga z vsemi potrebnimi študijami, ki bi to trditev podpirala. Zavedamo se, da je naša država šibka pri sledenju strokovnim priporočilom in predvsem pri mehanizmi nadzora, vključno z inšpekcijskim nadzorom. Ministrstvo je sklep o celoviti presoji vplivov na okolje izdalo 16. 6. 2016, do dokumenta pa je

nemogoče dostopati, ker je že večkrat arhiviran. Odločevalce in strokovno javnost želimo predvsem opozoriti, da lahko po tej varianti pričakujemo:

1. Popolno uničenje okoli 27 hektarov prvovrstnih kmetijskih zemljišč in fragmentacija kmetijskega prostora

Načrtovane ureditve po sredini prečijo kompleks prvovrstnih kmetijskih zemljišč na srednji in zgornji savski terasi ter v Seničici. Posledično bo trajno ali začasno za kmetijsko pridelavo izgubljenih/uničenih 25 % vseh kmetijskih zemljišč na trasi Ljubljana - Kranj. Začasno uničenje v času gradnje (od 4 do 10 let) bo povzročilo izpad pomembnega deleža prihodka kmetijskih gospodarstev. To ima še posebej uničujoč vpliv na lokalne kmetije, pa tudi širše družbene, saj te kmetije omogočajo kratke dobavne verige in jih prevzemajo mladi prevzemniki, kar omogoča dolgoročno sledenje smernicam. Izguba najkvalitetnejših kmetijskih zemljišč in prenehanje kmetijske dejavnosti ravno v času, ko se spopadamo z izzivi zagotavljanja prehranske samozadostnosti Slovenije, je nesprejemljivo. Taka usmeritev je tudi proti ciljem in priporočilom EU (npr. European Green Deal, No net land take 2050, Zero soil sealing 2050 idr.). **Varianta VM1 ne posega v kmetijska zemljišča in do določene širine poteka po že degradiranem pasu ob obstoječi progi.**

2. Poseg v naravne vrednote in naravovarstvena območja

Trasa proge VM2 prečka naravne vrednote in posega v naravovarstvena območja in njihovo območje vpliva, kot so Krajinski park Polhograjski dolomiti, Natura 2000 ter obrežni pas vodotoka Mavelščica. Obvezni piski z impulznim hrupom na dveh robovih krajinskega parka bodo imeli tudi negativen vpliv na živali in vpliva na značilnosti parka, kar je v nasprotju z zakonodajo. Trasa povsem spremeni in fragmentira njihov življenjski prostor, ki je vplivni prostor krajinskega parka, kar vpliva na biotsko pestrost, migracije in tudi na pritisk določenih vrst živali na urbani prostor. Prav tako novi potek proge v predoru vpliva na hidrološke značilnosti krajinskega parka in njegovega zalednega območja. Predor bo spremenil podzemne vode, kar bo imelo vpliv na vodonosnik Ljubljansko polje, ta pa bo še posebej izpostavljen velikim rizikom zaradi tako obsežne gradnje. Ponovno opozarjamo, da je kljub očitnemu ogrožanju okolja in naravne dediščine v študiji variant varstveni vidik variante VM2 označen kot ŠE USTREZEN. **Varianta VM1 ne prečka naravnih vrednot, ne ogroža podzemnih voda.**

3. Znižana kakovost bivalnega okolja in negativni vplivi na zdravje lokalnega prebivalstva

Nova trasa železnice po varianti VM2 preseka tri avtohtone vasi in jih spremeni v otoke prometnih vozlišč, prekinja obstoječe vzorce socializacije in druženja krajanov, kar ima po mnenju NIJZ tudi dolgoročne negativne vplive. Nepremičnine krajanov bodo ujete v labirint rekonstruiranih cest, železnice in protihrupnih ograj. Skupaj z vplivi na zdravje in razvoj otrok se bo vrednost njihovih nepremičnin na trgu znižala, odškodnine pa niso predvidene.

Popolnoma se bodo spremenile vedute, pogledi na naravne vrednote in dostopi. **Železnica se bo na novem odseku približala več kot 30 hišam na samo od 30 do 120 metrov.** Večina teh hiš je bila pred kratkim obnovljena ali so novogradnje, v katerih živijo mlade družine s šoloobveznimi otroci (več kot za cel razred). Po naših podatkih v Sloveniji noben **tako obsežen železniški predor ni zgrajen tako blizu stanovanjskih hiš** in te bo dodatno prizadel hrup, ki se generira v predoru. Novi potek trase bo bolj kot obstoječe stanje poslabšal zdravje lokalnega prebivalstva zaradi hrupa, prašnih delcev in elektromagnetnega sevanja. Hrup je drugi največji onesnaževalec. Evropska komisija je z direktivo 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa pozvala vse države članice EU k dolgoročnem zmanjševanju števila prebivalcev, ki živijo v okolju, ki je s hrupom obremenjeno nad 55 dBA za kazalec L_{dvn} in 50 dBA za kazalec L_{noč}. Zasnova nove proge se teh smernic ne drži in stanovanjske hiše ob novem poteku trase bistveno bolj obremenijo, saj se trasa VM2 bistveno bolj približa tudi načrtovani gradnji stanovanjskega naselja t. i. Nove Stanežiče, kar je v nasprotju z omenjeno direktivo. Opozoriti je treba, da se hrup iz predora v okolico širi ves čas, ko vlak vozi skozi predor in pokriti vkop, kar pomeni, da bo vsak prevoz vlaka povzročil več minut hrupa. Pri modelnem izračunu hrupa niso bili upoštevani impulzivni hrup, nizkofrekvenčni hrup in vpliv »ojačanega« /generiranega hrupa v okolici portalov pokritih vkopov, pa tudi ne kumulativni učinek različnih virov hrupa. Naselja, ki jih bo neposredno prizadela preintenzivna gradnja in hrup, imajo po statističnih podatkih nadpovprečno število otrok do 14. leta starosti.

Predlagana rešitev VM2 bo tako **poslabšala zdravje okoliškega prebivalstva**, saj se hrup izrazito individualno zaznava in ima kljub omilitvenim ukrepom drugačen zdravstveni učinek na tiste, ki (prekomernemu) hrupu niso bili izpostavljeni. Izpostavljamo tudi rizično povečanje emisij onesnaževal (prašni delci, delci PM₁₀) v času gradnje, saj gre za **zelo obsežno gradnjo v neposredni bližini stanovanjskih hiš in ob šolski poti** (in kumulativni **trajni** učinek za ranljive skupine, zlasti otroke, katerih šole v vplivnem območju gradbišča in ni bil

izpostavljen). Z vidika vpliva na prebivalce izpostavljamo še zdravju in storilnosti posebej obremenjujoče 24 urno dovoljenje za uporabo zunanje začasne deponije in gradbenih poti. **Ta impulzni hrup na telo učinkuje kot stres. Na progi VM1 ni predora in nepotrebnega piskanja, zato je negativni učinek hrupa pri tej varianti bistveno manjši.**

4. Ogrožanje registrirane kulturne dediščine Republike Slovenije

- Trasa proge VM2 prečka 4 registrirana arheološka najdišča: rimskodobno grobišče Na Ježah v Mednem, prazgodovinsko gradišče na Medanskem hribu, arheološko najdišče Pod klancem Seničica in rimskodobno grobišče v Stanežičah. S ciljem ohranjanja najdišč in spomenikov bo potrebno pred pridobitvijo kulturno-varstvenega soglasja na celotnem območju delovnega pasu izvesti predhodne arheološke raziskave, kar bi moralo biti narejeno pred objavo DPN. **Varianta VM1 ne seka nobenega arheološkega najdišča.**

4. Lokalno prebivalstvo bo namesto z vlakom v Ljubljano prišlo hitreje z avtom!

Nova proga za krajane Stanežič, Mednega ter Vikrč ne bo (več) konkurenčna osebnemu vozilu, saj nameravajo **ukiniti postajo Medno**, poslabšala njihov današnji dostop do trajnostnih oblik mobilnosti in njegovo ekonomičnost, kar je popolnoma v nasprotju z namenom nadgradnje železniške proge.

Glede na zapisano, Ministrstvu in investitorju **predlagamo tudi, da se prouči tudi možnost variante VM3**. Če bi se obstoječa trasa lahko izognila krivinskemu radiju okoli Medanskega hriba, ki ne dovoljuje hitrosti do 160 km/h, bi lahko tudi na VM1 dosegali želene hitrosti. Spodnja slika (slika 2) prikazuje predstavlja shematično takšno rešitev (VM 3) kot modro črto.



Slika 1: Dodaten predlog poteka trase – VM3.

Ministrica za infrastrukturo je javno izjavila, da je »vedno treba najprej poslušati stroko, ki presoja vrsto argumentov z vidika okolja, ljudi, ekonomike in družbene sprejemljivosti.« V konkretnem primeru spremembe trase **projekt lokalnemu prebivalstvu uniči bivalno okolje, povzroča ekonomsko škodo in stroške, ogroža zdravje in ne prinese koristi, saj jim ukinja bližnjo železniško postajo, prav tako pa ne sledi zelo kompleksnim usmeritvam Direktive 2024/1679.**

Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«

Dr. Primož Šterbenc

Priloga: Elaborat Železniška proga Ljubljana-Jesenice v TEN-T