



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-03-2/2024/8

326-03-3/2024/5

Ljubljana, 11. 10. 2024

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je, na podlagi 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14, 26/15, 55/20, 123/20, 67/22 in 69/23), sprejela naslednje

P O R O Č I L O

k obravnavi problematike nadgradnje gorenjske železniške infrastrukture na trasi Ljubljana–Kranj/Naklo

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj se je na 36. seji 7. 10. 2024 seznanila s problematiko nadgradnje gorenjske železniške infrastrukture na trasi Ljubljana–Kranj/Naklo - pripombami in predlogi Civilne iniciative Okolju prijazen tir in Civilne iniciative Občanom in okolju prijazna železnica k Predlogu državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom ter sprejela naslednji

s k l e p:

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj predlaga, da pripravljavci Predloga državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom v okviru pisnega odziva na pripombe in predloge Civilne iniciative Okolju prijazen tir in Civilne iniciative Občanom in okolju prijazna železnica ter Mestne občine Ljubljana proučijo in v čim večji meri upoštevajo njihove utemeljene predloge oz. jasno argumentirajo njihovo morebitno zavrnitev.

Obrazložitev:

Predstavniki Civilne iniciative Okolju prijazen tir in Civilne iniciative Občanom in okolju prijazna železnica so na Državni svet naslovili pobudo, da se Državni svet seznani z njihovimi pripombami k Predlogu državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom (v nadaljevanju: predlog DPN), ki je bil javno razgrnjen do konca avgusta 2024, ter z njihovimi predlogi oz. pobudami za spremembo predvidenih rešitev nadgradnje gorenjske železniške infrastrukture na trasi Ljubljana–Kranj/Naklo.

Na podlagi navedenih pobud je bila v Državnem svetu sprejeta odločitev, da se z zadevno problematiko seznani pristojna Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj (v nadaljevanju: komisija).

Civilna iniciativa Okolju prijazen tir, Civilna iniciativa Občanom in okolju prijazna železnica ter Mestna občina Ljubljana so komisiji posredovale tudi pisne pripombe in predloge k predlogu DPN, ki so jih posredovale tudi pripravljavcu DPN v okviru javne razgrnitve.

Na seji komisije so sodelovali predstavniki Civilne iniciative Okolju prijazen tir, Civilne iniciative Občanom in okolju prijazna železnica, Mestne občine Ljubljana, Občine Medvode, Mestne občine Kranj, Občine Naklo, Ministrstva za infrastrukturo, Ministrstva za naravne vire in prostor, Direkcije za infrastrukturo, SŽ-infrastruktura ter izdelovalcev predloga DPN, okoljskega poročila in strokovnih podlag. Predstavniki navedenih deležnikov so na seji komisije podrobno predstavili svoje poglede (tudi s konkretnimi vprašanji) na vsebino predloga DPN in postopek njegove priprave, njihova razprava pa je v nadaljevanju na kratko povzeta.

* * *

Civilna iniciativa Okolju prijazen tir (v nadaljevanju: CI OPT), ki zastopa krajane Stanežič, Mednega in Dvora, naslavlja problematiko predlagane variantne rešitve na odseku Vižmarje–Medvode. Ne nasprotuje razvoju in nadgradnji železniške proge v skladu z zahtevami EU, vendar se zavzema za umik tranzitnega železniškega prometa iz naseljenih območij. Medtem ko je pripravljavec DPN na podlagi študije optimizacije izbral neustrezno variantno rešitev na odseku Vižmarje–Medvode (VM2), saj posega v poseljena območja in je ekonomsko potratna ter škodljiva s kmetijskega, zdravstvenega in okoljskega vidika, se v CI OPT zavzemajo za umestitev drugega tira ob obstoječi progi na odseku Vižmarje–Medvode (varianta VM1). Svoje pripombe in predloge so podali tudi v okviru javne obravnave predloga DPN. Ob tem problematizirajo strokovnost in zakonitost priprave predloga DPN, ki temelji na metodološko nekorektno izvedenem elaboratu oz. študiji optimizacije za doseganje višjih hitrosti. Pri tem izpostavljajo kršitev Aarhuške konvencije in preambule Uredbe EU 2024/1679, saj v pripravo predloga DPN ni bila vključena javnost, ki bi jo okoljske odločitve lahko prizadele oz. ima interes pri sprejemanju okoljskih odločitev. Po njihovem prepričanju namreč javnost predstavljajo krajani in civilne iniciative, ne pa občina oz. v njihovem primeru Mestna občina Ljubljana. Ob tem opozarjajo, da je država imela na voljo za pripravo predloga DPN več let, medtem ko so imeli zainteresirana javnost oz. prizadeti krajani na voljo le dobra dva meseca za pripombe.

Poudarjajo, da izbrana variantna rešitev na odseku Vižmarje–Medvode VM2 uničuje obsežen del prvovrstnih kmetijskih zemljišč in dobrih kmetijskih površin, pri čemer bi bile v času večletne gradnje oškodovane lokalne kmetije, ki so danes zelo vitalne. Prav tako izbrana varianta VM2 drastično posega v naravne vrednote, naravovarstvena območja in pozemne vode ter arheološka najdišča, hkrati pa bi se zaradi hrupa (piski in tresljaji vlakov), prašnih delcev (v času dolgotrajne gradnje v neposredni bližini stanovanjskih hiš) in elektromagnetnega sevanja bistveno znižala kakovost bivanja in zdravja lokalnega prebivalstva.

Med najbolj negativnimi vidiki izbrane variante VM2 na odseku Vižmarje–Medvode CI OPT izpostavlja njeno neekonomičnost, saj je skoraj še enkrat dražja od neizbrane variante, pri čemer bi bistveno več sredstev namenili za zgolj 54 sekund krajši potovalni čas mednarodnih vlakov, ki na lokalnih postajah sploh ne ustavljajo. Ob teh argumentih v CI OPT poudarjajo, da tranzitni mednarodni in potniški promet, ki mora biti hiter in s čim manj ustavljanj na lokalnih železniških postajah, ne moremo združiti na isti trasi s

primestnim prometom, ki je namenjen lokalnemu prebivalstvu in zato zahteva čim več ustavljanja na lokalnih postajah.

CI OPT predlaga, da Računsko sodišče opravi revizijo učinkovitosti postopkov umestitve železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo v prostor. Ob tem predlaga tudi zaustavitev postopka sprejemanja Predloga državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo in vrnitev na fazo identifikacije in analize variantnih rešitev, pri čemer naj se v skladu z Aarhuško konvencijo v vse postopke vključi lokalna javnost in upošteva okoljske in ekonomske okoliščine v skladu z Direktivo EU 2024/1679. Pri tem predlaga tudi sprejem zavezujočega akcijskega načrta z rokovnikom.

CI OOPŽ, ki ima podporo 2060 državljanov ter nevladne organizacije Alpe Adria Green, problematizira celotno traso gorenjske železniške proge, ki jo obravnava predlog DPN. Pri tem izhajajo iz podobnih izhodišč kot v CI OPT ter opozarjajo, da je načrtovana nadgradnja gorenjske železniške proge političen projekt in ni strokovno pripravljen. Predlagana umestitev tranzitnega tovornega železniškega prometa v gosto naseljena območja je nerazumljiva, saj slabša pogoje bivanja in škoduje zdravju lokalnega prebivalstva, nepovratno uničuje okolje ter večja tveganja za železniške nesreče. Zaradi navedenih posledic bi moral investitor v proces priprave predloga DPN vključiti javnost, ki pa kljub zahtevam Aarhuške konvencije, preambule Uredbe 2024/1679 ter nacionalne zakonodaje ni imela te možnosti. Iz tega razloga predlog DPN po prepričanju CI OOPŽ ni primeren za obravnavo, pri čemer je predlagana nadgradnja železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo v tem trenutku strateško že zastarela, saj današnji evropski standardi za glavne železniške povezave predvidevajo doseganje bistveno višjih hitrosti vlakov (200 km/h).

V CI OOPŽ opozarjajo, da predlog DPN ni skladen z nacionalno in evropsko zakonodajo in neustrezno naslavlja vprašanje strokovno kvalificiranih vplivov na zdravje ljudi, okolje in vode, pri čemer je Zavod Republike Slovenije za varstvo narave izdal mnenje, da gradivo ni pripravljeno za javno razgrnitev. Predlog DPN na zgolj 33 km proge predstavlja poseg na 314 ha zemljišč in nepovratno uničuje 133 ha najboljših kmetijskih površin, poteka pa tudi po vodovarstvenih območjih in rezervatih za pitno vodo, s čimer je ogrožena oskrba s pitno vodo za več kot 14.000 prebivalcev. Po njihovi oceni predvideno povečanje tovornega tranzita na 150 in več vlakov dnevno predstavlja preveliko in nevzdržno obremenitev za lokalno okolje in njene prebivalce ter kmetijska zemljišča. S tega vidika pozivajo, da se v nadaljnjih korakih preverijo dolgoročni vplivi posega v prostor, saj bi bila v tem primeru povzročena škoda nepovratna. Ob tem poudarjajo, da koristi rešitev v predlogu DPN ne odtehtajo potencialne okoljske in družbene škode.

CI OOPŽ predlaga ponovno proučitev in vrednotenje variante nove dvotirne proge za mednarodni potniški in transportni – tovorni železniški promet ob avtocesti Ljubljana–Jesenice–državna meja, kjer je že degradirano območje in veliko odkupljenih zemljišč oz. rezerviranih za hitro železnico. Ta variantna rešitev omogoča višje hitrosti (160 ali celo 200 km/h) in s predlogom za navezavo na letališče Jožeta Pučnika zagotavlja multimodalnost prometnih točk oz. povezljivost pristanišča, letališča, ceste in železnice ter sledi izpolnjevanju ciljev evropskega zelenega dogovora. Tak predlog zagotavlja gradnjo izven prometa, kar finančno optimizira investicijo ter v času gradnje zagotavlja nemoten železniški promet po obstoječi progi. Ker bi morali javni železniški promet približati ljudem in razbremeniti cestni promet, se CI OOPŽ obenem zavzema za

ohranitev obstoječe trase železniške proge Ljubljana–Medvode–Škofja Loka–Kranj/Naklo, ki naj se nameni primestni železnici za lokalni potniški promet z izgradnjo dodatnih postajališč. Zagotavljanje 10 minutnega taktnega prometa se lahko zagotovi z izgradnjo delnih odsekov dvotirne proge.

V luči velike prometne obremenitve Ljubljane (zaradi vsakodnevnih prihodov več kot 140.000 oseb, večinoma z lastnimi avtomobili, na delo iz drugih občin) na Mestni občini Ljubljana (v nadaljevanju: MOL) pozdravljajo posodobitev železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo ter s tem izboljšanje učinkovitosti javnega potniškega prometa. Poudarjajo, da načrtovana nadgradnja gorenjske železniške proge ne bo imela vpliva le na prebivalce okolij, ki jih zastopajo civilne iniciative, ampak na vse prebivalce, ki živijo vzdolž načrtovane železniške proge. Na MOL izpostavljajo, da so pri oblikovanju njihovega stališča upoštevali tudi opozorila in pripombe civilnih iniciativ, pri čemer so imeli v svojih vrstah, vključno z županom, sprva velike zadržke do delitve enotnega območja z načrtovano novo traso na odseku Vižmarje–Medvode, ki zajema tako kmetijska zemljišča kot zemljišča za pozidavo. Ta delitev enovitega območja ni »prijazna« do zazidalnih načrtov MOL, vendar so bili argumenti pripravljavcev predloga DPN dovolj prepričljivi, da je MOL podprla predlog DPN, v katerega so bile na podlagi njihovih opozoril vključene tudi nekatere sprejemljive rešitve (npr. predor). K tej odločitvi je pripomoglo tudi dejstvo, da je umeščanje trase dolgotrajen proces, zato bi morebitno spreminjanje trase povzročilo zamik umestitve sprejemljivejše rešitve za nedoločen čas, to pa bi zamaknilo začetka gradnje v negotovo prihodnost. Na MOL se tudi zavedajo, da je treba na navedenem odseku zgraditi novo traso, če hočemo zagotoviti hitrejša potovalna časa vlakov.

Ob tem na MOL pojasnjujejo, da se na tem območju načrtuje nova in moderna stanovanjska soteska Stanežiče z multimodalnim stičiščem, ki ga predvideva tudi dolgoročen načrt trajnostne ureditve prometa Ljubljane. Pri tem je sodobna železniška infrastruktura ena od ključnih rešitev za zmanjšanje prometne obremenjenosti cest v Ljubljani. Ob konkretnih pripombah, ki so jih naslovili na pripravljavca predloga DPN, na MOL izpostavljajo njihovo pobudo, da naj se pri umeščanju železniške proge na odseku Vižmarje–Medvode v največji možni meri izogne kmetijskim zemljiščem.

Občina Medvode podpira predlog DPN in ocenjuje, da je načrtovana nadgradnja železniške proge, ki zagotavlja varnejše in hitrejšo potovanje, velika pridobitev za občino, so pa njeni predstavniki v okviru javne razgrnitve podali na predlog DPN konkretne pripombe (npr. prestavitev vodarne, izgradnja novih podvozov, krožišč in protihrupne ograje, zagotovitev nadomestnih zemljišč in stanovanjskih objektov, regulacija vodotoka Maveljščica).

Mestna občin Kranj (v nadaljevanju: MOK) podpira napore za sprejetje DPN za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo, saj je ključnega pomena za celovito ureditev javnega prometa v Kranju in razbremenitev cestnega prometa, saj več kot polovica delovno aktivnega prebivalstva odhaja na delo v druge kraje oz. se več kot 15.000 njenih prebivalcev dnevno vozi v druge kraje po avtocesti oz. regionalnih cestah. Predlog DPN primerno naslavlja tudi ureditev več desetletij stare začasne avtobusne postaje, ki se umešča na novo lokacijo, kjer bo sodoben multimodalni center z novo avtobusno in železniško postajo. V času procesa priprave predloga DPN so se v občini soočali z nezaupanjem prebivalstva zaradi pomanjkanja informacij (kmetje, potencialni premeščenci ter prebivalci, ki niso želeli sprememb), ob tem pa je občina v sodelovanju s ključnimi deležniki priprave predloga DPN ter civilnimi

iniciativami uspešno razrešila večino odprtih vprašanj. V zvezi s posegi na kmetijska zemljišča in s tem povezano prehransko varnostjo na MOK opozarjajo, da bi bilo umeščanje železniške infrastrukture v prostor z vidika nadomeščanja izgubljenih zemljišč lažje, če bi pri tem aktivneje sodeloval Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije.

Občina Naklo podpira predlog DPN in pozdravlja odločitev, da se ob obstoječi progi za tovarni promet do Naklega zgradi še proga za potniški promet, ki bo njegovim prebivalcem omogočila bolj trajnosten dostop do Kranja in Ljubljane.

* * *

Na Ministrstvu za infrastrukturo (v nadaljevanju: MZI) pojasnjujejo, da teče veliko projektov za posodobitev železniške infrastrukture v Sloveniji, s katerimi se v skladu s TEN-T Uredbo EU načrtuje pospešitev potovalnih hitrosti vlakov. Ker je gorenjska železniška proga del razširjenega jedrnega omrežja, je treba na vsaj 75 % njene dolžine zagotoviti hitrosti vlakov 160 km/h. Medtem ko so se priprave na posodobitev gorenjske železniške proge začele leta 2008 v skladu s takrat veljavnim nacionalnim programom razvoja železniške infrastrukture, so se začele 2015 proučevati različne variante umeščanja trase v prostor, za katere je Vlada v nadaljevanju ugotovila, da so z okoljskega in ekonomskega vidika nesprejemljive. Temu je 2018 sledila odločitev, da se izvede posodobitev obstoječe železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo.

V okviru javne razgrnitve predloga DPN je bilo podanih več kot 300 pripomb oz. dokumentov, ki so v obravnavi, in na katere bodo pripravljeni odgovori predvidoma novembra 2024. Kot poudarjajo na MZI, bo posodobitev železniške proge zmanjšala njen vpliv na okolje, skrajšala njeno dolžino za slab kilometer, na približno šestih kilometrih preusmerila njen potek pod zemljo, tudi na območju, ki ga izpostavljata civilni iniciativi. Na MZI poudarjajo, da projektanti načrtujejo časovne prihranke vzdolž celotne gorenjske železniške proge, ki se seštevajo po posameznih odsekih. To pomeni, da bo skrajšanje potovalnih časov vlakov za 54 sekund na relaciji Ljubljana–Medvode prispevalo k skrajšanju potovalnih časov vlakov med Ljubljano in Kranjem za 25 %. Pri tem dodajajo, da je splošna ocena, da je strošek minute prihranka 50 do 70 mio evrov. Zato na MZI kategorično zavračajo očitke, da so rešitve v predlogu DPN neracionalne in nestrokovne.

Kot je bilo pojasnjeno s strani pripravljavcev predloga DPN, je ekipa več kot 100 strokovnjakov iz različnih podjetij, ki se ukvarjajo s projektiranjem železniških prog, načrtovanjem prostora in varstvom okolja, začela pripravljati DPN v skladu z Zakonom o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor, nato v skladu z ZUreP-2 in na koncu v skladu z ZUreP-3. Ob tem je bilo izpostavljeno, da navedena zakonodaja različno ureja postopke študij in razgrnitve, pri čemer trenutno veljavni ZUreP-3 določa, da se študije variant, predlog DPN in okoljsko poročilo razgrnejo sočasno. Leta 2018 je bil sprejet sklep o pripravi DPN, leta 2020 so se začele pripravljati strokovne podlage, na katerih temelji DPN, in sicer najprej za hitrosti 100 km/h, z umestitvijo gorenjske železniške proge v jedrno TEN-T omrežje pa so se izvedle optimizacije za hitrosti 120-160 km/h. Vlada je junija 2023 sprejela sklep o pripravi DPN za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo, maja 2024 je bil pripravljen predlog DPN, javna razgrnitev pa je bila od 10. 6. do 30. 8. 2024, pri čemer so se v tem času izvajale tudi javne razprave po občinah. Predlog DPN obravnava železniško progo v dolžini približno 34 km v koridorju obstoječe proge, pri čemer je

predvidena gradnja drugega tira z vsemi objekti in napravami za obratovanje proge. Na okoli 70 % dolžine trase je predvideno doseganje hitrosti vlakov 160km/h, medtem ko teh hitrosti ni možno dosegati v bližini postaj in postajališč. Večina prejetih pripomb na predlog DPN se nanaša na postopek priprave DPN, del na samo traso železniške proge, več pripomb se nanaša na varstvo bivalnega okolja, predvsem zaradi hrupa, in varstva okolja (vode), prav tako se več pripomb nanaša na tehnične rešitve in pravne postopke ter vprašanje odškodnin.

Kot pojasnjujejo na Direkciji za infrastrukturo, je bila obstoječa gorenjska železniška proga predana prometu leta 1870, zato ni opremljena za višje hitrosti potniških in tovornih vlakov, ki jih mora Slovenija zagotoviti v skladu s TEN-T Uredbo EU. Pri tem je Slovenija zavezana zagotoviti hitrosti vlakov 160km/h na vsaj 75 % dolžine gorenjske železniške proge. Če bi se odločili, da ohranimo obstoječi koridor v celotni dolžini, tem zahtevam ne bi zadostili. Zato je treba na določenih odsekih izvesti odmike od obstoječega koridorja. V zvezi s predlogom civilnih iniciativ, da se zgradi železniška proga za tranzitni tovorni in mednarodni potniški železniški promet ob avtocesti, je bilo izpostavljeno, da se je 2009 začel postopek umeščanja železniške proge ob avtocesti, vendar se je 2015 ustavil, ker se je izkazalo, da ta varianta z okoljskega in ekonomskega vidika ni sprejemljiva. Zato je bila v nadaljevanju sprejeta odločitev, da se iščejo rešitve za nadgradnjo gorenjske železniške proge v okviru koridorja obstoječe proge. Dodatno tudi pojasnjujejo, da je potencialna navezava te železniške proge proti letališču Jožeta Pučnika prek kamniške proge ekonomsko bolj upravičena kot proučevana železniška proga ob avtocesti, saj bi v prvem primeru z železnico povezali dodatne kraje v okolici Ljubljane in njihovim prebivalcem omogočili dostop do primestnega železniškega prometa, ki ga danes nimajo.

V zvezi s predlogom, da se zgradi nova železniška proga ob avtocesti in ohrani ter posodobi obstoječa proga, ki bi se namenila lokalnemu prometu, na Direkciji za infrastrukturo opozarjajo, da ta predlog pomeni bistveno višje stroške od rešitve v predlogu DPN. Vsi izsledki nakazujejo, da dvotirna železniška proga med Ljubljano in Jesenicami v načrtovanem koridorju zadostuje tako domačim (lokalnim) potrebam kot potrebam mednarodnih povezav. Na Direkciji za infrastrukturo tudi pojasnjujejo, da bo približno 6 km proge med Ljubljano in Kranjem potekalo pod zemljo, zato se bodo zemljišča v obstoječem koridorju sprostila in nekatera od njih lahko uporabila v kmetijske namene.

Potovalni čas se bo za mednarodne vlake skrajšal za 25 %, za regionalne vlake še malenkost več, res pa je, da tega ni moč storiti le na določenem odseku, ampak se prihranki v sekundah seštevajo po odsekih celotne trase. Poudarjajo tudi, da se proga načrtuje v skladu z veljavnimi standardi in pri tem vključuje protihrupne ukrepe, izvennivojske dostope in druge sodobne zahteve. V zvezi s pripombami glede vključevanja javnosti v pripravo predloga DPN na Direkciji za infrastrukturo pojasnjujejo, da ZureP-3 upošteva vse mednarodne konvencije, hkrati pa poudarjajo, da se je že od vsega začetka DPN pripravljaval v tesnem sodelovanju z lokalnimi skupnostmi, na pobudo županov so se pripravljale tudi javne predstavitve projekta, čeprav tega zakon ne predvideva.

Na Direkciji za infrastrukturo poudarjajo, da se bo treba glede poteka trase gorenjske železniške proge poenotiti, vendar se je treba zavedati, da če hočemo zagotoviti hitrejše potovalne hitrosti vlakov, kakšnih večjih sprememb trase ni mogoče uveljaviti. Ob tej je bilo tudi pojasnjeno, da bodo vse prejete pripombe na predlog DPN proučene

in smiselne tudi upoštevane, pri čemer je treba upoštevati, da vseh pripomb, ki so tudi kontradiktorne, ni moč upoštevati.

Na Slovenskih železnicah oz. SŽ-Infrastruktura (v nadaljevanju: SŽI) opozarjajo, da današnja železniška infrastruktura ne omogoča hitrejših potovalnih hitrosti vlakov in taktnih vozniških redov, zato je njena posodobitev nujna. Pričakuje se, da se bo z nadgradnjo gorenjske železniške infrastrukture preusmeril (avto)cestni promet na železnice in obseg potniškega železniškega prometa vsaj podvojil ali celo potrojil. Glede opozoril zaradi piskanja vlakov na SŽI pojasnjujejo, da je piskanje urejeno v Signalnem pravilniku, ki je nasledil predhodne jugoslovanske predpise in določil obvezno uporabo piščalk pred nezavarovanimi nivojskimi prehodi, vhodi v predore in v drugih taksativno naštetih primerih. S posodabljanjem standardov železniške infrastrukture in »zapiranjem« proge s protihrupnimi ograjami in gradnjo izvennivojskih prehodov ne bo več potrebe po obvezni uporabi piščalk v vseh danes predvidenih primerih, medtem ko bo treba z vidika varnosti še naprej predvideti njeno uporabo takrat, ko se bodo izvajala vzdrževalna dela in druge aktivnosti ob progi.

Minister za naravne vire in prostor (v nadaljevanju: MNVP) se zaveda občutljivosti tega obsežnega železniškega projekta, zato so bile številne pripombe pričakovane. Zagotovo bodo vse skrbno proučene, prav tako bodo po njegovem zagotovilu opravljene dodatne komunikacije z zainteresiranimi deležniki. Je zagovornik zgodnjega vključevanja javnosti v proces priprave DPN, vendar tega veljavna zakonodaja ne predvideva. Zato bo predlagal spremembo ZUreP-3, saj je pomembno, da je javnost pravočasno obveščena o izhodiščih tovrstnih projektov. Izpostavlja, da so nekatere pripombe civilnih iniciativ umestne, veliko pa jih je posledica nezadostnih informacij. Načrtovana nadgradnja železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo odpravlja nivojska križanja, zaradi česar ne bo treba uporabljati piščalk v taki meri kot danes, prav tako je predlagana trasa okoljsko bistveno boljša od obstoječega stanja. Ob tem, da lahko Računsko sodišče kadarkoli opravi revizijo učinkovitosti postopkov, minister ocenjuje, da je nesmiselno zaustaviti proces sprejemanja DPN, saj to pomeni odložitev odločitve za nedoločen čas, oz. je treba proces nadaljevati in v okviru nadaljnje komunikacije iskati optimalnejše rešitve, ki bodo zagotovile boljše pogoje bivanja prizadetega prebivalstva.

Kot izpostavlja minister, je zastarelo slovensko železniško omrežje sramota za Slovenijo in zato je nujna čimprejšnja posodobitev. Slovenija je na glavnih progah na koridorju jedrnega omrežja TEN-T zavezana zagotoviti minimalno potovalno hitrost vlakov 160 km/h, na regionalnih progah pa 130 km/h. Za večjo uporabo javnega potniškega prometa je ključnega pomena uvedba 15 minutnega taktnega voznega reda. Medtem ko evropski načrti za železniške proge hitrosti 250 km/h in več, ki so namenjene predvsem potniškemu prometu, predstavljajo za Slovenijo (pre)velik zalogaj, pa na nivoju EU obstaja želja, da Ljubljana ostane del teh načrtov. Po oceni ministra bo treba temu vprašanju v prihodnje zagotovo nameniti pozornost, pri čemer se je treba zavedati, da so proge visokih hitrosti namenjene predvsem potniškemu tranzitnemu prometu, medtem ko države običajno zagotavljajo tovorni in lokalni potniški promet na istih progah. Če bo kdaj sprejeta odločitev o izgradnji proge visokih hitrosti ob avtocesti, se bo tovorni in lokalni promet zagotovo še naprej odvijal po obstoječi železniški progi.

* * *

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj ocenjuje, da je Državni svet kot stičišče različnih interesov družbe pomemben prostor za izmenjavo mnenj, zato je opravljena razprava in odprta komunikacija med različnimi deležniki o problematiki nadgradnje železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo dobrodošla in lahko prispeva k iskanju kompromisnih in boljših rešitev, ki bodo na eni strani izvedljive in izpolnile zahteve nacionalne in evropske zakonodaje ter na drugi strani v največji možni meri upoštevale pripombe in predloge lokalnih skupnosti ter neposredno prizadetega lokalnega prebivalstva oz. civilnih iniciativ.

Glede na predstavljene argumente vseh prisotnih deležnikov komisija sicer ocenjuje, da je načrtovana trasa železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo strokovno pripravljena in optimizirana v največji možni meri, vendar ob tem poudarja, da je treba odprta vprašanja v zvezi z vodovarstvenim območjem in druga občutljiva vprašanja, ki vplivajo na kakovost bivanja in zdravje prebivalstva, obravnavati odgovorno in ponovno proučiti predvidene rešitve ter jih v okviru uveljavljenih strokovnih standardov po potrebi prilagoditi.

Ob navedenem komisija predlaga, da skušajo predstavniki pristojnih ministrstev, Direkcije za infrastrukturo in pripravljavci predloga DPN opraviti dodatne napore in v neposrednem dialogu s predstavniki Civilne iniciative Okolju prijazen tir in Civilne iniciative Občanom in okolju prijazna železnica preverijo možnosti za zbližanje stališč ter jim podajo tudi odgovore na odprta oz. njihova konkretna vprašanja.

Sodobna železniška infrastruktura je ključnega pomena za uresničevanje razvojnih načrtov Slovenije in naslavljanje izzivov trajnostne mobilnosti, ki je okolju prijaznejša, saj zagotavlja pogoje za konkurenčne potovalne čase in nemoten pretok potnikov in tovora ter vzpostavitev taktnega voznega reda, osebam z različnimi ovirami, torej tudi starejšim, pa omogoča večjo mobilnost, prav tako predstavlja možnost preusmeritve prometa s cest na železnice. S tega vidika komisija pozdravlja večja vlaganja v nadgradnjo slovenske železniške infrastrukture, ki so upravičena in nujna, pri čemer pričakuje intenzivnejše aktivnosti v smislu pospešitve izvedbe projektov, saj si ne moremo privoščiti zaostajanja za sosednjimi evropskimi državami, npr. Italijo, kjer že danes načrtujejo bistveno hitrejše železniške povezave kot pri nas.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Dušan Strnad, l.r.