



OKOLJU PRIJAZEN TIR
civilna iniciativa

Civilna iniciativa »Okolju prijazen tir« - sporočilo javnosti 3/2024

Državni svet je obravnaval problematiko nadgradnje gorenjske železniške infrastrukture na trasi Ljubljana–Kranj/Naklo

Javnost smo že dvakrat obvestili o napredovanju projekta Nadgradnje železnice Ljubljana-Kranj/Naklo in opozorili na neznosno lahkotnosti porabe davkoplačevalskega denarja, nestrokovno izbiro variantnih rešitev, nezakonitost postopkov in škodljive vplive izbrane rešitve na okolje in zdravje ljudi. Sporočili javnosti se nahajata na tem naslovu <https://ciopt.si/obvestila-za-javnost/>.

V tokratnem obvestilu javnosti podajamo več informacij o obravnavi problematike na 36. seji Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj, ki je bila dne 7. 10. 2024. Komisiji so svoje poglede predstavili 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 izdelovalci predloga DPN, okoljskega poročila in strokovnih podlag.

Dr. Primož Šterbenc je v imenu Civilne iniciative »Okolju prijazen tir« (v nadaljevanju: CI OPT), ki zastopa 1039 krajanov Stanežič, Dvora in Mednega poudaril, da le-ta ne nasprotuje razvoju in nadgradnji železniške proge v skladu z zahtevami EU, problematizira pa variantno rešitev na odseku Vižmarje–Medvode (VM2), saj posega v poseljena območja, je ekonomsko potratna ter škodljiva s kmetijskega, zdravstvenega in okoljskega vidika. Izpostavil je predvsem naslednje argumente, ki so podrobneje razdelani v 41 pripombah in predlogih, ki jih je CI OPT posredovala pripravljalcem v okviru javne razgrnitve:

1. nestrokovnost in vprašljivo zakonitost priprave predloga DPN, ki temelji na metodološko nekorektno izvedenem elaboratu oz. študiji optimizacije za doseganje višjih hitrosti;
2. 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;
3. škodljive vplive na kakovost in zdravje lokalnega prebivalstva zaradi hrupa zaradi nezadostne protihrupne zaščite (ob vstopu/izstopu v tunel se pričakuje od 220 piskov na dan in tresljaje vlakov), prašnih delcev (v času dolgotrajne gradnje v neposredni bližini stanovanjskih hiš) in elektromagnetnega sevanja.
4. uničenje obsežnega dela prvovrstnih kmetijskih zemljišč in dobrih kmetijskih površin, pri čemer bi bile v času večletne gradnje dodatno oškodovane lokalne kmetije, ki so danes zelo vitalne;
5. drastični poseg v naravne vrednote, naravovarstvena območja in pozemne vode ter (3) arheološka najdišča.

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 za zgolj 54 sekund krajši potovalni čas mednarodnih vlakov, ki na lokalnih postajah sploh ne ustavljajo porabili 50 mio evrov več sredstev kot za varianto ob obstoječi progi ali skupaj vsaj 100 mio EUR.**

CI OPT je na Komisijo naslovila pobudo, da Računsko sodišče opravi revizijo učinkovitosti postopkov umestitve železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo v prostor, postopek sprejemanja Predloga državnega

prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo pa se zaustavi in vrne 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, predlaga pa tudi, da se sprejme zavezujoč akcijski načrt z rokovnikom.

V nadaljevanju so se na seji predstavili tudi ostali povabljeni deležniki. Državni sekretar na Ministrstvu za infrastrukturo je recimo dejal, da minuta prihranka stane od 50 do 70 milijonov evrov, ali vsaka sekunda 1,15 mio evra. Pri tem je spregledal, da trasa med Vižmarji in Medvodami stane 100 milijonov evrov. Obenem pa je praktično enako dolga od neizbrane variante. Predstavniki projektantov niso pojasnili metodologije izračuna domnevnih prihrankov časa lokalnih vlakov, za katere v CI OPT menimo, da so bili napačno izračunani, zato se v elaboratih in javnosti navajajo napačni podatki. Glede na dejstvo, da bo teh vlakov na progi nekajkrat več kot mednarodnih, katerih prihranek v času bo 54 sekund, je s stališča ekonomičnosti in upravičenosti trase to eno od ključnih vprašanj. Ministrstvo za okolje, podnebje in infrastrukturo ne pojasnilo, zakaj je leta 2023 selektivno izbralo občine (najprej v Orehku v Mestni občini Kranj), v katerih je izvedlo javne predstavitve projekta in zakaj je izpustilo Mestno občino Ljubljana. Predstavniki MOL so poudarili, da trasa poteka po obsežnem delu občine in skozi dve veliki četrtni skupnosti, niso pa poudarili, da je nova multimodalna železniška postaja Stanežiče načrtovana ob obeh potekih proge. Zavračamo tudi trditve Direkcije za infrastrukturo, da so poskrbeli za zaščito zdravja lokalnega prebivalstva, saj je rizična tako organizacija nadzora nad zdravstvenimi riziki v času gradnje kot je nezadostna zaščita lokalnega prebivalstva pred hrupom, zlasti odbojnim hrupom predora, pred tresljaji, povsem pa je zanemaren nizkofrekvenčni hrup.

Mediji lahko celotno vsebino seje povzamejo iz Poročila k obravnavi problematike nadgradnje gorenjske železniške infrastrukture na trasi Ljubljana–Kranj/Naklo Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj z dne 11. 10. 2024.

Po opravljeni razpravi je bil sprejet naslednji sklep, citiramo:

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.

Ob navedenem komisija predlaga tudi, 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 zblizanje stališč ter jim podajo tudi odgovore na odprta oz. njihova konkretna vprašanja.«

V CI OPT zdaj nestrpno pričakujemo vabilo pristojnih ministrstev in pripravljavcev DPN na sestanek, upamo pa tudi, da bomo v novembru 2024 prejeli odgovore na vseh naših 41 pripomb. Oboje bomo delili z javnostjo.

Naši kontakti

O Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« se lahko seznanim na spletnem naslovu <https://ciopt.si/>, vaša vprašanja lahko naslovite na e-naslov: civilnainiciativaopt@yahoo.com.

Če bi se o problematiki želeli pogovoriti v živo, vam bomo na voljo doc. dr. Primož Šterbenc, prof. dr. Andrej Brodnik in doc. dr. Dragica Čeč.

Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«

Dr. Primož Šterbenc