

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

**Pripomba/predlog: V LOKALNEM OKOLJU OSTRO NASPROTUJEMO UMESTITVI DRUGEGA
TIRA GORENJSKE PROGE SKOZI VASI DVOR, STANEŽIČE IN MEDNO**

Ministrstvo obveščamo, da krajan Stanežič, Medna in Dvora ostro nasprotujemo variantni rešitvi na odseku Vižmarje Medvode s tunelom skozi Medanski hrib (VM2), ki je vključena v predlog DPN za nadgradnjo proge Ljubljana – Kranj/Naklo.

V ta namen smo junija 2024 ustanovili **Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«**. Vsi združeni krajan **Stanežič, Medna in Dvora** v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir«, pozivamo k:

- a) zaustavitvi postopka sprejemanja Uredbe o državnem prostorskem načrtu (DPN) po varianti VM2 in tako preprečitev načrtovanih uničujočih posegov in
- b) umestitev optimiziranega drugega tira ob obstoječi progi – varianta VM1. Oznake so povzete po elaboratu optimizacij (Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, 22. 3. 2023).

V civilni iniciativi smo krajanom s **pristopno izjavo** argumentirali ključne slabosti trase, ki bo negativno vplivala na lokalno okolje. Argumenti civilne iniciative za izbiro VM1 in poziv k ponovni presoji ciljev dodatnih optimizacij in potekov optimizacij na trasi Ljubljana-Kranj/Naklo ter prevertitvi tehničnih možnosti trase VM1, so ekonomski, prostorski, funkcionalni in okoljski. V nadaljevanju jih povzemamo:

- Trasa VM2 je ekonomsko neupravičena. Potovalni čas 11 vlakov skrajša za manj kot minuto in po naših izračunih nič ali nebitveno za primestne vlake, ki se ustavljajo na primestnih postajah, enako velja za tovarne vlake. To pomeni 100 mio Eur za 54 sek hitrejšo vožnjo! Odsek je še enkrat dražji od neizbrane variante (49 mio EUR več kot neizbrana varianta VM1) in je najdražji odsek na celotni trasi na km proge. V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« ostro nasprotujemo tako lahkotni porabi davkoplačevalskega denarja.
- Glede na 15.- 18. člena Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta, Uradni list RS, št. 106/11), menimo, da omenjena sprememba trase v prostorskem smislu nima nobenega dodatnega pozitivnega vpliva na urbani in regionalni razvoj v primerjavi s traso VM1 in njenimi zmožnostmi optimizacije.
- S funkcionalnega stališča po kriterijih pravilnika VM2, torej varianta, ki je vključena v predlog DPN, povzroči neprimerljivo večji obseg gradbenih posegov, deviacij, gradbeno-inženirskih objektov (podvozov, viaduktov, nadvozov), prilagajanja obstoječega cestnega omrežja in okoljskih omejitev pri tem, ima veliko bolj zahtevne pogoje gradnje z veliko večjim pritiskom na okolje in zdravje ljudi zaradi bistveno večjega obsega gradnje (izkopov, gradbenih baz na vsega 500 m zračne razdalje, pol milijona m³ več izkopanega materiala, ki ga bo potrebno odvažati več km stran in pretovarjati, podaljša se dolžina gradnje).
- Pri okoljskem (varstvenem) vidiku ima varianta VM2 za razliko od VM1 neprimerljivo večji negativni vpliv na okolje, še posebej na kmetijska zemljišča (izguba 27 ha prvovrstnih zemljišč ali drobitev le-teh), predor Medno bo imel vpliv na podzemne in površinske vode, poleg tega negativno vpliva na naravo in naravne vrednote (seka Krajinski park Polhograjski dolomiti, Natura 2000), skoraj v celoti (še nad tunelom) poteka po/pod arheološkimi najdišči in bistveno spreminja krajino.
- Pomemben kriterij pri dodeljevanju sredstev iz različnih skladov za doseganje Uredbe (EU) 2024/1679 je tudi obremenitev s hrupom. Opozoriti je, da se trasa VM2 bistveno bolj (nujne PHO in predvidene zasnove PHO) približa načrtovani poselitvi 8000 stanovanj, predvsem poselitvi večjega naselja Stanežiče, saj je v pasu 500-1000 metrov od proge več stanovanjskih hiš kot pri VM1.

Ministrstvo (in tudi medije) obveščamo, da smo v okviru javne razgrnitve predloga DPN in sprejemanja pripomb, v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« pripravili kar **41 pripomb in predlogov**.

Vseh **41 pripomb in predlogov** je utemeljenih in se dotikajo ključnih pomanjkljivosti pripravljenega projekta, ki so:

1. **Nezakonitost postopka umeščanja v prostor**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo pripravljeni z vsemi pravnimi sredstvi dokazati nezakonitost dosedanjega postopka umeščanja trase VM2 v prostor zaradi neizvedene študije variant oz. predinvesticijske zasnove, neizvedene analize stroškov in koristi, zaradi pomanjkljivega okoljskega poročila in ne vključevanja lokalne skupnosti. S tem ministrstvo krši:

- Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3)
- Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta
- Zakon o varstvu okolja (ZVO-1)
- Uredbo (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja ter
- Konvencijo o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri določanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah in Zakonom o ratifikaciji Konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri določanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah (MKON-ARO), v nadaljevanju Aarhuška konvencija.

2. **Neekonomičnost projekta**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo bili milo rečeno začudeni, s kakšno lahkotnostjo se porablja davkoplačevalski denar. V DPNju je predlagana za 49 mio Eur dražja varianta za prihranek pri vožnji manj kot minuto in še to ne za vse vlake, samo za 11 tistih, ki se ne ustavljajo na vseh lokalnih postajah.

Kot davkoplačevalci se izrecno ne strinjamo s tako neučinkovito porabo denarja, zato smo pripravili strokovne pripombe glede manjkajočih ekonomskih študij in primerjav stroškov in koristi za obe varianti, opozorili na neupoštevanje priporočil Računskega sodišča EU in opuščeno zahtevo o upravičenosti naložbe iz Uredbe (EU) 2024/1679 ter dokazali, da trasa VM2 za primestni promet in krajane severnega dela Stanežič in Mednega (ter Vikrč) ni konkurenčna osebnemu vozilu in poslabša današnji dostop do trajnostnih oblik mobilnosti. Zaradi navedenega smo opozorili 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 in bodo zaradi manjkajočih analiz, previsoke investicije in nedokazane ekonomike projekt zavrnile ali mu bistveno zmanjšale delež financiranja.

Pozivamo k ponovni preučitvi smotrnosti optimizacije po varianti VM2.

3. **Nestrokoven izbor variantne rešitve**

V Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana – Kranj z dne 22. 3. 2024 sta analizirani dve variantni rešitvi odseka Vižmarje Medvode: VM1 in VM2. V tem elaboratu so številne nedoslednosti in napake, zato smo s pomočjo strokovnjakov v poslanih pripombah opozorili na neobstoječo/pomanjkljivo metodologijo primerjave, umanjkanje meril in kriterijev in s tem neobjektivno vrednotenje variantnih rešitev, neprimerno ocenjen varstveni vidik, pomakljive ocene prostorskega vidika ter zaradi številnih prilagoditev obstoječe infrastrukture (za VM2) vprašljivo vrednotenje funkcionalnega vidika in ekonomiki.

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« zato pozivamo ministrstvo, da ponovno preuči smotrnost optimizacije odseka Vižmarje-Medvode in se predvsem preuči vse možnosti okoljsko veliko manj obremenjujoče in funkcionalno veliko manj zahtevne variante poteka proge na obstoječi trasi.

4. **Škodljivost vplivov na okolje**

V pripombah ministrstvu strokovnjaki s področij dokazujejo, da ima trasa VM2 neprimerno večji negativen vpliv na okolje kot trasa VM1. Posebej opozarjamo na trajni vpliv fragmentacije vplivnega območja Krajinskega parka Polhograjski Dolomiti in vpliv impulznega hrupa na park, s tem pa zmanjšanje biotske raznovrstnosti, spremembo poteka podzemnih voda (predor Medno in nujne deviacije cest) in vpliv na vodovarstveno območje vodonosnika Ljubljansko polje ter vpliva na

vodovarstveno območje ter vpliva na potok Mavelščico. Opozarjamo uničenje 27 ha prvovrstnih kmetijskih zemljišč, ki prizadene več kot 22 kmetov in več kot 6 tržnih kmetij. Opozarjamo na številne pomanjkljivosti pri ocenah ravni hrupa in upoštevanju smernic pri predvidenih protihrupnih ukrepih. Opozarjamo tudi na škodljive vplive dolgotrajnega gradbišča, hrupa, PM10 in prašnih delcev ter drugih obremenitev v času dolgoletne gradnje. Predstavljamo tudi nepopravljive rizike pri pregledu registrirane kulturne dediščine - arheoloških najdišč.

Opozarjamo, da bi potek trase ob obstoječi progi (VM1) pomenil neprimerljivo manjše vplive na podzemne vode, na krajinski park, na kulturno dediščino, na obremenitev s hrupom, na obremenitev zdravja ljudi med gradnjo, zato pozivamo k ponovni preučitvi optimizacije z vidika vplivov na okolje.

5. Neupoštevanje lokalne skupnosti

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« menimo, da so nam bile kršene pravice po Uredbi (EU) 2024/1679 glede sodelovanja in obveščanja javnosti. Zato smo na ministrstvo naslovili pripombe glede vodenja postopka umeščanja projekta v prostor, med katerim kljub zagotavljanju ministrice, lokalna skupnost (in ne predstavniki oblasti, kot je MOL) ni bila vključena.

6. Predlogi

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« pričakujemo, da bo pristojna ministrstva ponovno strokovno preučila predlog optimizacije na odseku trase med Vižmarjem in Medvodami s ponovno preučitvijo ciljev nadgradnje glede na evropsko zakonodajo in tudi prek tehničnih možnosti potekov trase na odseku Vižmarje-Medvode.

7. Podpisi krajanov proti varianti VM2

Poleg pripravljenih pripomb in predlogov smo v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« med krajinami Stanežič, Mednega in Dvora zbrali podpise proti poteku dvotirne železniške proge skozi naša naselja (varianta VM2). Ne glede na neprimeren (počitniški) čas javne obravnave predloga, smo zbrali **1039 podpisov**, ki jih poleg pripomb predajamo ministrstvu.

Pričakujemo, da bo skladno zakonodaji ministrstvo na vse prejete pripombe in predloge pisno odgovorilo. Za vse dodatne informacije smo predstavnikom ministrstva na voljo.

V kolikor se ministrstvo ne bo odzvalo oz. ne bo sprejelo naših pripomb, smo pripravljeni izkoristiti vsa pravna sredstva, predvsem pa na Računsko sodišče vložiti pobudo za revizijo postopka in neekonomične porabe davkoplačevalskega denarja. Medtem smo pričeli z obveščanjem javnosti preko družbenih omrežij, s spletno stranjo www.ciopt.si in z Obvestili za javnost, poslanimi na ključne medije.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: **Zapisnik o ustanovitvi Civilne iniciative "Okolju prijazen tir"**
Kopije podpisnikov pristopne izjave (87 strani)

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **CIVILNA INICIATIVA "OKOLJU PRIJAZEN TIR"**

Državna ministrstva oziroma organi bi morali v skladu z določili Konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah (Aarhuške konvencije) (členi 3, 6, 7 in 8), Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 (odstavek 16 v preambuli) in Zakona o urejanju prostora (ZU-rep-3) (člen 11) pri pripravi državnih dokumentov (aktov) oziroma načrtov (vključno z osnutki državnih prostorskih načrtov) v zvezi z okoljem omogočati sodelovanje javnosti pri odločanju in sprejemanju prostorskih aktov in drugih aktov urejanja prostora tako, da je javnosti omogočeno zgodnje in učinkovito sodelovanje. Državni organi bi tudi morali zagotoviti udeležbo javnosti že na začetku odločanja, ko so še vse možnosti odprte in lahko javnost učinkovito sodeluje.

Vendar pa Ministrstvo za infrastrukturo (kot naročnik) in Ministrstvo za naravne vire in prostor (kot pripravljalec) v procesu priprave Predloga državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana-Kranj (Naklo) z okoljskim poročilom (v nadaljevanju Predlog DPN) nista omogočila zgodnjega in učinkovitega sodelovanja javnosti oziroma nista zagotovila udeležbe javnosti že na začetku odločanja, ko so bile še vse možnosti odprte in bi lahko javnost učinkovito sodelovala. Kot je navedeno v Prilogi 2 Predloga DPN (Poročilo o vključevanju javnosti in sprejemljivosti prostorske ureditve v lokalnem okolju), sta ministrstvi v procesu priprave Predloga DPN omogočili zgolj sodelovanje predstavnikov Mestne občine Ljubljana in predstavnikov drugih občin (Medvode, Škofja Loka, Kranj, Naklo). Tovrstno ravnanje ministrstev je (bilo) v nasprotju z določili in duhom dokumentov (aktov), navedenih v prvem odstavku zgoraj. Predstavniki mestnih občin namreč ne morejo biti obravnavani oziroma razumljeni kot »javnost«, saj jih Predlog DPN dejansko oziroma neposredno ne zadeva. Predstavniki mestnih občin tudi ne morejo objektivno oziroma nepristransko zastopati krajanov območij, ki jih zadeva Predlog DPN. Predlog DPN dejansko oziroma neposredno zadeva zgolj krajanje območij, na katera posega, oziroma civilno družbo, povezano s temi kraji. Tudi Uredba (EU) 2024/1679 razlikuje med »regionalnimi in lokalnimi organi« ter »javnostjo«, ZUrep-3 pa uporablja termin »javnost« na način, ki je v slovenskem pravnem in političnem prostoru splošno uveljavljen za označevanje prebivalstva, strokovnih organizacij in nevladnega sektorja. Ne nazadnje Aarhuška konvencija v členu 2(5) »vključeno javnost« opredeljuje kot »javnost, ki jo okoljsko odločanje prizadene ali bi jo lahko prizadelo ali ki ima interes pri okoljskem odločanju; šteje se, da imajo interes nevladne organizacije, ki spodbujajo varstvo okolja in izpolnjujejo vse zahteve, ki jih določa notranja zakonodaja.«

Javnost (krajanje in z njimi povezana civilna družba) je bila o Predlogu DPN obveščena šele potem, ko je bil – brez njenega sodelovanja – že izdelan. **Celo to obveščanje je bilo izvedeno izjemno pozno, saj ogromna večina krajanov, ki jih Predlog DPN zadeva, o zadevi ni vedela nič do izvedbe javnih razgrnitvev junija 2024.** Na javni razgrnitvi za krajanje Mestne občine Ljubljana (20. 6. 2024) so bili odgovori (pojasnila) predstavnikov državnih organov (ki so pripravili Predlog DPN) na vprašanja sodelujočih krajanov podani strokovno dvomljivo, nerazumljivo, premalo konkretno in posledično neučinkovito (v nasprotju z določili Aarhuške konvencije). Na javni razgrnitvi tudi ni bil omogočen dostop gibalno oviranim, poleg tega pa ni bilo poskrbljeno za ozvočenje, zato je bilo veliki večini prisotnih onemogočeno ustrezno sledenje pojasnilom.

Javnosti je (bil) tudi dan zelo kratek čas za podajo pripomb/predlogov na Predlog DPN (manj kot tri mesece), in še to v času poletnih dopustov, ko je velik del krajanov dopustniško odsoten. **Zastavlja se bistveno vprašanje, kako naj javnost v zgolj manj kot treh mesecih ustrezno oziroma celovito prouči Predlog DPN (s prilogami), ki so ga plačani uslužbenci državnih organov pripravljali nekaj let?** Aarhuška konvencija v členu 6(3) določa: »Zagotoviti je treba ustrezno časovno obdobje za posamezne faze pri udeležbi javnosti, da je na voljo dovolj časa za obveščanje javnosti v skladu z

drugim odstavkom tega člena in da se javnost lahko pripravi in učinkovito sodeluje pri okoljskem odločanju.»

Zato, na podlagi Uredbe (EU) 2024/1679), ZUreP-3, 44/22, in Aarhuške konvencije glede sodelovanja in obveščanja javnosti, v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« zahtevamo sestanek s predstavniki naročnika in pripravljalca Predloga DPN, odgovornimi za umeščanje v prostor ter projektantom.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

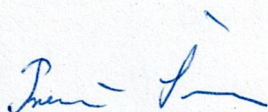
V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis


.....

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimó, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: PODCENJEVALNI ODNOS DO JAVNOSTI

Ministrstvo opozarjamo na podcenjevalni in nespoštljiv odnos do slovenske javnosti in občanov na javnih predstavitvah v Medvodah in Ljubljani ter izdelanim gradivom v okviru predloga DPN.

Pojasnitev razlogov za podcenjevalni odnos do slovenske javnosti:

1. Javnost ni bila sprotno informirana od začetka in do konca procesa priprave DPN, kar bi morala biti glede na sprejeto metodologijo priprave predloga DPN. Javnost so mišljeni zlasti prizadeti prebivalci v vaseh, kjer je načrtovana nova trasa 2. tira.
2. Prebivalci Stanežič, Mednega in Dvora niso bili seznanjeni z DPN vse do predstavitve v Medvodah in telovadnici OŠ Hinka Smrekarja, kjer ni bilo omogočenega dostopa invalidom, ni bilo zagotovljenega ozvočenja in ustreznega prezračevanja za množico občanov, ki so prišli na javno predstavitev. Vhodna vrata so bila zaklenjena tekom predstavitve, s čemer je bil onemogočen dostop ljudem. Podajanje odgovorov na zastavljena vprašanja pa je bil vse prej kot spoštljiv in profesionalen.
3. Predstavitve so bil podcenjujoče do občanov, kar nazorno prikazuje posneta predstavitev DPN v Medvodah 18.6.2024, ki je objavljena na spletnih straneh občine Medvode. Oglejte si jo in se prepričajte na povezavi <https://www.youtube.com/watch?v=gPQtLsLOFmM>
4. Javno objavljena excel preglednica s parcelnimi številkami predvidenimi za odvzem oz. parcelacijo za namen izgradnje drugega tira in infrastrukture z imeni in priimki lastnikov. Kršenje GDPR zakona o varovanju osebnih podatkov.
5. Nezaslišano je, da se morajo davkoplačevalci in državljani RS Slovenije ukvarjati, brati in se prebijati skozi več kot 1000 strani nestrokovno in površno pripravljena gradiva, opozarjati na napake, nestrokovno pripravljene študije in površnosti več kot 100 dobro plačanih strokovnjakov. Sramota je, da pripravljalci predloga DPN in naročnik poleg davkoplačevalskega denarja zaradi slabega in nedomišljenega predloga povzročijo, da se morajo državljani ukvarjati z branjem in pisanjem pripomb in predlogov na neprofesionalno pripravljen DPN z enormno porabo časa v dopustniškem obdobju medtem ko se državni uradniki in stroka s tematiko ukvarja že vsaj 6 let.
6. Pri branju gradiva bralec dobi občutek, da so izvajalci naročili, kje naj poteka 2. tir gorenjske železnice in kako naj bo dokumentacija iz vseh vidikov napisana, da ne bo zadržkov pri izgradnji. Tudi to kaže na nespoštovanje davkoplačevalcev in državljanov, ki si zaslužijo živeti v lepem in zdravem naravnem okolju, kolikor ga je sploh še ostalo na našem malem slovenskem prostoru. Primer izgradnje Magne, kjer stojijo grde industrijske hale z vso cestno infrastrukturo na najboljših kmetijskih zemljiščih ob dejstvu, da smo tujemu investitorju plačili 17 milijonov evrov za obljubo, več 1000 delovnih mest. Ali bo kdo odgovarjal? Bomo tudi pri 2. tiru delali na enak način?
7. Država je prodala tudi tovarni železniški projekt tujcu - edini dobičkonosni promet po železnici, za katerega bomo zgradili še dodatno infrastrukturo in seveda treba je bilo prodati tudi slovensko mednarodno letališče tujcem ter ukiniti edinega nacionalnega prevoznika Adrio. Vse to kaže na veliko podcenjevanje in nespoštljivo ravnanje do slovenskih davkoplačevalcev. Tudi evropska sredstva so sredstva slovenskih davkoplačevalcev. Čas je, da postanemo dobri in odgovorni gospodarji naše ljube lepe dežele Slovenije, dokler jo še imamo.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: Posnetek predstavitve DPN v Medvodah 18.6.2024
<https://www.youtube.com/watch?v=gPQtLsLOFmM>

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osebni podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NEUSKLAJENOST INVESTICIJ V LOKALNO OKOLJE**

Ministrstvo opozarjamo na neusklajenost različnih investicijskih posegov v lokalno okolje (P&R, deponija, štiripasovnica...).

Opis ključnih razlogov za neusklajenost različnih investicijskih posegov v lokalno okolje:

1. Predstavljen je bil le predlog DPN za 2. tir gorenjske železnice brez predstavitve vseh ostalih infrastrukturnih cestnih povezav zaradi sprememb posega 2. tira v prostor, elektroinstalacij in ostalih instalacij ter gradbenih deponij ob času gradenj.
2. Na P+R v Stanežičah se med drugim načrtuje prestavitev Remize LPP, ljubljanske gasilske brigade iz mesta in 5000 stanovanj. V kateri fazi so načrti in kako so usklajeni z nadgradnjo železniške proge, postajo Stanežiče in štiripasovnico?
3. Dokaz za neusklajenost je P+R Stanežiče, ki zaradi nezmožnosti usklajevanja državnih in občinskih projektov ne živi. V koliki meri ga bo potrebno prilagajati novo načrtovani železniški postaji Stanežiče? Koliko davkoplačevalskega denarja smo porabili zanj?
4. Postaja Medno je bila pred kratkim prenovljena, z novim projektom jo ukinjate. Koliko nas je davkoplačevalce stala obnova?
5. Zakaj podaljšujete dostop do trajnostne mobilnosti krajanom Vikrč, Mednega in severnega dela Stanežič, če je cilj Mestne občine Ljubljana zmanjšati cestni promet v mesto?
6. Predlog DPN za 2. tir gorenjske železnice bi moral biti na odseku Vižmarje Medvode predstavljen skupaj s štiripasovno cestno povezavo. Krajanom nimamo informacij o fazi projekta štiripasovnice Jeprca-Stanežiče, ki so za nas ključne - natančni potek, dostopi, omogočanje povezave z reko Savo, protihrupne ograje, idr.
7. Krajanom nimamo informacij glede dokončne odločitve o Zbirnem centru Stanežiče. Kje bo lokacija, kako bodo potekale dovozne poti tovornih vozil, kakšna bo obremenitev okolja (kemikalije, hrup, smrad)?

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga:

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **DIHOTOMIJA TRANZITNEGA IN PRIMESTNEGA ŽELEZNIŠKEGA PROMETA**

Ne dvomimo, da so projektanti in številne strokovne službe temeljito preverile različne trase nove gorenjske železniške proge, nas pa v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« čudi, da so kljub uvrstitvi v razširjeno evropsko jedrno omrežje TEN-T in posledični zahtevi po doseganju hitrosti 160 km/h izbrali obstoječ koridor. Ta naj bi namreč služil za tri vrste prometa: (i) (mednarodni) tovorni promet, (ii) komuterski/primestni promet in (iii) mednarodni potniški promet.

Prav to dihotomijo vidimo kot ključni problem, ker bi ministrstvo v isto infrastrukturo želeli spraviti **tako tranzitni promet kot primestni promet. Prometa se po svoji naravi do določene mere izključujeta.** Primestni promet, ki bi spodbujal uporabnikom prijazno trajnostno mobilnost in zmanjšal avtomobilsko obremenitev mesta zahteva progo, ki gre ob vaseh in naseljih ter se tam tudi ustavlja. Laično gledano bi moral biti cilj čim več postaj in čim bolj pogost vozni takt.

Na drugi strani sta (mednarodni) tovorni promet, ki naj bi se v naslednjih letih podvojil in (mednarodni) potniški promet. Oba zahtevata kar najkrajšo možno progo, kjer se hitri vlaki ustavljajo le v večjih mestih oz. prometnih vozliščih. Tu je cilj čim krajša proga, kjer lahko vlaki razvijejo čim višje hitrosti.

Predlog DPN za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo pa zdaj na odseku Vižmarje Medvode predlaga rešitev, ki:

- ni primerna za doseganje visokih hitrosti, saj skrajša pot samo za 215 m in bo glede na Elaborat optimizacij za višje hitrosti samo na kratkem odseku omogočala maksimalno hitrost 160 km/h. Pot bo skrajšala samo za 54 sek, pri čemer to velja samo za lahke in nagibne vlake (za tovarne je možna hitrost do 140 km/h), ki se ne ustavljajo na vmesni postaji, takih pa je zdaj 11 na dan;
- ni primerna za uporabo v primestnem prometu, saj se odmika od naselij in ukinja postajo Medno, ki je do zdaj služila prebivalcem severnega dela Stanežič, prebivalcem Medna in Vikrč in je bila ravno pred kratkim prenovljena. Ti prebivalci imajo zdaj od 50 do 700 m do postaje, ko bo le-ta ukinjena, bodo do nje potrebovali od 2,5 do 4,5 km!

Laično gledano je odločitev ministrstva, da tranzitni, tovorni in primestni promet spravi na eno že obstoječo progo, podobno kot če bi celoten avtomobilski promet proti Gorenjski speljali po lokalni cesti skozi Dvor, Stanežiče in Medno, ki bi jo v ta namen malo razširili.

Zaradi navedenega ministrstvo prosimo za utemeljitev te odločitve.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

[Handwritten signature]

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NEOBJEKTIVNO VREDNOTENJE VARIANTNIH REŠITEV**

Podlaga za pripravo predloga državnega prostorskega načrta v delu trase Ljubljana Kranj je t.i. Elaborat optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana – Kranj z dne 22. 03. 2024 (v nadaljevanju študija).

V vsaki študiji je ključnega pomena, da je uporabljena metodologija objektivna. Tega se zaveda tudi zakonodaja, ki opredeljuje način primerjave variant v Pravilniku o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta, ki opredeli funkcionalni, prostorski, varstveni in ekonomski vidik kot osnovo za primerjavo variant. V istem členu (19. člen, 3. odstavek 3. alineja) še dodaja:

(3) Vsebinski sklop z vrednotenjem in primerjavo variant vsebuje:

1. predstavitev in obrazložitev metod, uporabljenih za vrednotenje po posameznih vidikih, in metod, uporabljenih za sintezno vrednotenje in medsebojno primerjavo variant;
2. vrednotenje variant po vseh vidikih, pripravljeno v obliki povzetkov vrednotenij po posameznih vidikih ali kot poglavja z obravnavanimi vidiki;
3. sintezno vrednotenje, ki vsebuje:
 - opis in obrazložitev prednosti in slabosti posameznih variant po prostorskem, varstvenem, funkcionalnem in ekonomskem vidiku, vključno z opredelitvijo stopnje uresničitve ciljev,
 - predstavitev ključnih meril, upoštevanih pri izboru predloga najustreznejše variante, in utemeljitev njihove pomembnosti in
 - sintezno vrednotenje variant z zaključnimi ugotovitvami in opredelitev predloga najustreznejše variante z utemeljitvijo.
4. grafični prikaz z zbirno karto vseh primerjanih variant z območjem v primernem merilu na topografski geodetski podlagi in po potrebi druge prikaze, ki so pomembni z vidika utemeljitve predloga najustreznejše variante;

Študija ne upošteva teh zahtev Pravilnika, po točkah:

1. Metode vrednotenja vidikov in metodo uporabljeno za sintezno vrednotenje in medsebojno primerjavo variant ne predstavi in obrazloži, razen na kratko, da je uporabljena enotna 4- stopenjska lestvica ustreznosti, ki da podrobneje opiše vrsto in način vpliva in se pri tem neposredno nanaša na prej zastavljena merila in cilje:
 - trasa je zelo ustrezna,
 - trasa je ustrezna,
 - trasa je manj ustrezna,
 - trasa je neustrezna.Merila in cilji za tako oceno v študiji niso podani, zato je taka lestvica ustreznosti neobjektivna.
2. Ne samo manjkajoča merila in cilji, tudi vidiki vrednotenja niso konsistentni, saj študija najprej v razdelku 7.5 zapiše: »...vrednotenje tras po treh vidikih (prostorski, funkcionalni in ekonomski), v nadaljevanju o prostorskem, funkcionalnem in ekonomskem vidiku, na koncu pa je tabela vrednotenja za funkcionalni, ekonomsko- prometni in varstveni vidik. Študija torej ne sledi Pravilniku, ki zahteva vrednotenje po prostorskem, varstvenem, funkcionalnem in ekonomskem vidiku

3. Sintezno vrednotenje v študiji na strani 31 je metodološko nestrokovno, saj so ocene dane brez kriterijev in meril.

Poleg

ni! To

Tabela 3: Kvalitativno razvrščanje tras med Vilmari in Medvodami iz funkcionalnega, prostorskega in varstvenega vidika po ustreznosti

Vidik	VM1 100 km/h obstoječa trasa	VM2 optimizirana trasa 50 km/h
Funkcionalni	ustreza	zelo ustreza
Ekonomsko – prometni	ustreza	zelo ustreza
Prostorski	ustreza	zelo ustreza
Varstveni	ustreza	še ustreza

tega je pri varianti VM2 varstveni vidik ocenjen »**še ustrezo**«. Take ocene v lestvici ustreznosti sploh je metodološko nesprejemljivo!

Če bi ocenjevali metodološko objektivno, bi varstveni vidik moral dobiti oceno neustrezno.

4. Utemeljitev ocen, kot jih zahteva Pravilnik ni, zapišejo le takole: »Optimizirana rešitev skozi Medanski hrib VM2 se izkazuje v treh od štirih vidikov kot boljša, v nobenem pa ni neustrezna, zato se predlaga, da se v DPN upošteva trasa VM2.«

Ministrstvo prosimo za pojasnila, dodatno razlago in utemeljitev študije. Prosimo tudi za informacijo o ceni študije.

Obenem smo v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« prepričani, da je izbor rešitve na podlagi tako neobjektivnega vrednotenja variantnih rešitev v študiji nezakonit in zahtevamo ponovno presojo ciljev dodatnih optimizacij ter odločitev za poteke tras optimizacije.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 7

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NEUSKLAJENOST DATUMOV**

V Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana – Kranj z dne 22. 03. 2024 (v nadaljevanju študija) piše: »Skladno s predlogom sprememb Uredbe je Naročnik želel preveriti možnost nadaljnjih optimizacij s ciljem, da se doseže maksimalne hitrosti za potniške vlake znotraj obstoječega koridorja. Z aprilom 2022 smo prvo preveritev z optimizacijami na območju Mednega in Reteč zaključili, z decembrom 2022 smo jo dopolnili še z optimizacijami na območju Orehka in Drulovke. To poročilo povzema ugotovitve vseh optimizacij in usklajevanj z deležniki v vmesnem času.«

Ob tem je prvi osnutek študije datiran šele 25. 5. 2023 – leto dni kasneje.

Ministrstvo zato prosimo za dostop do osnutkov študije in natančnejšo časovnico izdelave le-te.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



OKOLJU PRIJAZEN TIR
civilna iniciativa

Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **POVRŠNO OCENJEN VARSTVENI VIDIK IZBORA REŠITVE**

V Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana – Kranj z dne 22. 03. 2024 (v nadaljevanju študija) sta analizirani dve variantni rešitvi odseka Vižmarje Medvode: VM1 in VM2.

V poglavju 4 te študije so za oceno varstvenega vidika obeh variant naštetih naslednji kazalniki, ki sicer niso obrazloženi: površinske vode, podzemne vode, kmetijska zemljišča, narava, kulturna dediščina, krajina in obremenitev s hrupom. Študija na strani 29 navaja naslednje (levo VM1 in desno VM2):

↑ možni so omilitveni ukrepi z vidika varstva okolja	↑ možni so omilitveni ukrepi z vidika varstva okolja
↑ trasa poteka v koridorju obstoječe proge	↑ bolj ustrezna z vidika obremenitve s hrupom/bivalnega okolja
↑ v manjši meri posega v KZ	↓ več poseganj v arheološka najdišča
↑ manj poseganj v arheološka najdišča	↓ poseg v vodovarstveno območje
↑ ni neposrednih poseganj v naravovarstvena območja	↓ hrupna obremenjenost objektov z varovanimi prostori
↓ poseg v vodovarstveno območje	
↓ hrupna obremenjenost objektov z varovanimi prostori	

Pri povzetku ocen varstvenega vidika na desni strani (VM2) **umanjka alineja o poseganju v kmetijska zemljišča**, čeprav je ta del naveden med kazalniki in je v študiji opisan z enim stavkom: *Rešitev z deviacijo pri Stanežicah in pokritimi vkopi predstavlja poseg v strnjena kmetijska zemljišča (K1 in K2).*

Iz preglednice, povzete po Elaboratu kmetijskih zemljišč, ob upoštevanju parcelnih števil v katastrski občini Stanežiče - 1752 je razvidno, da bo **prizadetih 56 ha prvovrstnih kmetijskih zemljišč** na srednji in zgornji savski terasi, kar je največ na celotnem odseku Ljubljana – Kranj/Naklo, kar je večina od 28 delujočih kmetij na območju Dvora, Stanežič in Medna. Kmetijska zemljišča so dobrina omejenega obsega, njihovo uničenje pomeni izpad prihodka za kmetije in poslabšanje prehranske samozadostnosti v Sloveniji. Zaradi navedenega bi ta alineja dobila **rdečo puščico navzdol**.

Umanjka tudi alineja o posegu na naravovarstvena območja, ki je tudi naštet med kazalniki. V poglavju 7.3. študije je opisano, da trasa VM2 prečka krajinski park Polhograjski Dolomiti (ID 1058) in naravno vrednoto Mavelščica (ID 7798), poleg tega pa preči in povozi območje travnikov. Zaradi navedenega bi ta alineja dobila **rdečo puščico navzdol**. Zavedati se moramo, da se investitor pogosto loti projekta le kot gradbenega projekta, do neke mere upošteva še videz, dolgoročne socialne in druge posledice pa ga več ne zanimajo. Zato so presoje vplivov na okolje potrebne že zelo zgodaj, če želimo preprečiti različne škodljive posledice. Upoštevati moramo, da je najboljši tisti projekt, ki daje največjo socialno korist ob najmanjših socialnih stroških. So projekti, ki ne zdržijo presoje in korist je kratkoročna in kvečjemu za ožje skupine naročnikov.

In pridemo do ključnega problema, saj metodologija ne opisuje in ne obrazloži načina primerjanja in vrednotenja rešitev. Kot je v študiji zapisano, je namreč VM1 ocenjena kot ustrezna in VM2 kot »še ustrezna«. Ocene »še ustrezno« metodologija, ki je opisana v poglavju 7.5., ne pozna.

Če upoštevamo zgornje pripombe in pri tem ostanemo na metodološko nedefiniranem načinu vrednotenja variantnih rešitev, kot jo izvaja študija, se pri varianti VM2 število rdečih puščic poveča na 5. Varianta VM2 tako tudi za avtorje te študije ne more biti več »še ustrezna«, temveč je z rezultatom (5:2) lahko samo »neustrezna« in kot taka ne bi mogla biti sprejeta kot celovito boljša rešitev od obeh.

Ministrstvo prosimo za utemeljitev strokovnosti ocene varstvenega vidika izbora variantne rešitve.

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo prepričani, da je bilo ocenjevanje vidikov izdelano na način, da se lahko potrdi z vidika varstva narave in okolja bolj škodljivo variantno rešitev VM2. Zaradi navedenega zahtevamo, **da postopek priprave državnega prostorskega načrta vrne na fazo IZDELAVA ŠTUDIJE VARIANT (ŠV).**

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NAPAČNI POVZETKI PROSTORSKEGA VIDIKA IZBORA REŠITVE**

V Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana – Kranj z dne 22. 03. 2024 (v nadaljevanju študija) sta analizirani dve variantni rešitvi odseka Vižmarje Medvode: VM1 in VM2.

Za ocenjevanja prostorskega vidika študija opredeljuje kazalnika regionalni razvoj in urbani razvoj. Naj tu dodamo vsebinski komentar. O urbanem razvoju ima smisel govoriti v mestnih okoljih, kar pa vasi Stanežiče in Medno vsekakor nista. Pri branju študije dobimo občutek, da se avtor študije tega nikakor ne zaveda.

Študija kot povzetek vrednotenja prostorskega vidika podaja naslednjo preglednico (VM1 na levi in VM2 na desni strani tabele):

Prostorski	↑ ohranja navezavo naselij Vikrče in Pirniče na železniško postajališče Medno ↑ ne posega v vplivno območje zaselkov v območju Stanežič ↑ ne posega v prostorske razvojne načrte MOL ↑ ne posega v DPN ceste Jeprca-Stanežiče-Brod ↓ poslabšuje stik naselja Medno z reko Savo ↓ posega v tako v severni rob naselja Medno kot v obvodni pas reke Save	↑ izboljša delovanje regionalno pomembnega sistema P+R v Stanežičah ↑ omogoča izboljšavo stika naselja Medno z reko Savo ↑ izboljša načrtovane prostorske ureditve na zahodnem robu Mednega ↑ racionalizira ureditve DPN za cesto Jeprca-Stanežiče-Brod v območju Stanežič in na zahodnem robu Mednega ↑ odpira možnost rekultivacije devastiranega območja v Stanežičah ↓ posega v prostorske razvojne načrte MOL ↓ posega v DPN ceste Jeprca-Stanežiče-Brod ↓ poselitveno območje Vikrč in tudi Pirnič odmakne od trase proge in železniškega postajališča ↓ posega v vplivno območje zaselkov v širšem območju Stanežič
-------------------	--	---

V tej preglednici mrgoli napak:

1. Tu naštetih kazalnikov niso ne predstavljeni in ne obrazloženi kot zahteva Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta. Tudi ni jasno, kako se navezujejo na vplive na regionalni in urbani razvoj.
2. V poglavju študije 7.2. za varianto VM1 piše: ...v Stanežičah omogoči organizacijo pomembne prestopne prometne točke glavnega mesta Ljubljana (30.000 dnevni migrantov / vlak + bus + kolo + avto). V gornji tabeli pri varianti VM1 ta alineja popolnoma umanjka, kot glavno prednost jo navajajo zgolj pri varianti VM2.

3. Druga alineja VM2 z zeleno puščico piše, da »omogoča izboljšavo stika naselja Medno z reko Savo«, kar ni res, saj je večja prepreka kot železnica regionalna cesta. Posledično je potrebno to zeleno puščico pri VM2 umakniti in prav tako rdečo pri VM1.

4. Podobno tudi za naslednjo zeleno puščico »izboljša načrtovane prostorske ureditve na zahodnem robu Mednega«, ni nikjer nikakršne utemeljitve (prim. študija 3, stran 26 in 27). Za variantno rešitev VM 2 trdimo na podlagi mnenja strokovnjakov, da se prostorska ureditev v naselju Medno ne izboljša, ampak bistveno poslabša. To velja tudi za naselje Stanežiče, ki se ga zmotno predstavlja kot zaselke. Glede na javno infrastrukturo, šolske okoliše, zdravstveno mrežo, upravno razdelitev nameravana trasa oteži ljudem dostop do javnih objektov (delovnih mest, šol, zdravstvenih domov, trgovin, športnih objektov, cerkva). Trasa bo prekinila vzorce druženj in socializacije ter imela psihološke učinke ipd. tako za pomemben del naselja Stanežiče kot vasi Medno. Ti učinki dokončanega projekta nastopijo po njegovi izgradnji. Železnica namreč postane fizična ovira, ki loči en del skupnosti od drugega, osami sosesko ali njene dele (posamična poselitve v Stanežičah). Infrastruktura bo popolnoma spremenila videz okolja zaradi izstopanja novozgrajenih objektov in posledično izgube odprtega prostora, spremeni se uporaba zemljišč itd. Nastanek teh sprememb v elaboratu ni upoštevan, kot tudi ne njihove posledice.

5. V poglavju študije 7.2. za varianto VM1 piše: Prestavitev železniškega postajališča Medno na postajališče Stanežiče odmakne poselitveno zaledje Vikrč in tudi Pirnič od proge... V gornji tabeli je pri VM1 zapisano, da ohranja postajo Medno. Gre za popolno nedosledno navajanje dejstev. Iz elaborata namreč ni jasno, ali v variantni rešitvi VM1 postaja Medno ostaja, ali ne, kar vpliva na končno vrednotenje variantnih rešitev.

Študija ocenjuje na podlagi zgornje tabele in ponovno brez obrazložitve metodologije trdi, da je VM1 »ustrezna«, medtem ko je VM2 »zelo ustrezna«.

Če upoštevamo zgornje pripombe in pri tem ostanemo pri pomanjkljivem nivoju vrednotenja variantnih rešitev, kot jo izvaja študija, se pri varianti VM2 število zelenih puščic zmanjša na 2, pri varianti VM1 pa se zmanjša število rdečih puščic na 1. VM2 tako tudi za avtorje navedene študije ne more biti ocenjena kot »zelo ustrezna«.

Ministrstvo zato prosimo za obrazložitev navedenih napak in pomanjkljivosti. Civilna iniciativa »Okolju prijazen tir« bo zaradi tako očitnih namernih ali nenamernih napak v študiji sprožila pobudo za revizijo postopka pri Računskem sodišču.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

**Pripomba/predlog: (NE)NAMERNE NAPAKE OCENE FUNKCIONALNEGA VIDIKA IZBORA
REŠITVE**

V Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana – Kranj z dne 22. 03. 2024 (v nadaljevanju študija) sta analizirani dve variantni rešitvi odseka Vižmarje Medvode: VM1 in VM2.

Metodologija v študiji v poglavju 4 zapiše kazalnike za naslednje vplive povezane s funkcionalnostjo: geometrijski elementi **ceste** (sic!), križišča, deviacije in objekti, prometna varnost, prilagajanje obstoječega **cestnega omrežja** ter pogoji gradnje. Da v taki študiji navajajo ceste namesto železnice, ne gre zgolj za zatipko, ta napaka nakazuje na površnost pri analizi in izboru variantne rešitve.

Zakaj potem taista študija v besedilu, kjer se obravnava VM1 (stran 22 in 23) in VM2 (stran 26) omenja kazalnike dolžina, hitrosti, ocena investicije, promet, geologija, predori, mostovi in križanja?

Kakorkoli, tem kazalnikom sledi tabela s povzetkom primerjave VM1 (levo) in VM2 (desno), na podlagi katere študija na neznan način ovrednoti VM2 kot »zelo ustrezno« in VM1 »ustrezno«. Na podlagi katerih meril in kriterijev?

Dolžina: 4.835 m	Dolžina: 4.620 m
Hitrosti: 130/110/100 km/h	Hitrosti: 160/160/160 km/h
Geologija: Ugodne razmere	Geologija: zahtevnejše razmere na območju Medenskega hriba
Predor: ni predviden	Predor: Predor Medno s pokritim vkopom v skupni dolžini cca. 1.500 m s stranskim rovom in Pokriti vkop Stanežiče dolžine L=200 m
Mostovi: Nadvoz regionalne ceste Jeprca - Stanežiče	Mostovi: /
Križanja: sporna termska usklajenost rešitev z DPN Jeprca - Stanežiče	Križanja: Sprememba rešitev na DPN Jeprca Stanežiče, da se izogne termskemu usklajevanju

Poleg tega **se pri hitrosti v gornji v tabeli pojavijo številke 160/160/160 km/h**, čeprav študija v poglavju 7.3. navaja sledeče:
največja progovna hitrost, ki jo dopuščajo geometrijski elementi proge je:
140 km/h za klasične vlake ter 160 km/h za lahke vlake z manjšim nagibnim koeficientom in za nagibne vlake

Gre za namerno ali nenamerno napako?

Varianta VM1 omogoča hitrosti 130/110/100 km/h (nagibni, lahki, drugi). Zakaj je v glavi tabele vrednotenja pri trasi VM1 navedena NAJNIŽJA hitrost, v tabeli VM2 pa najvišja?

Vidik	VM1	VM2
	100 km/h obstoječa trasa	optimizirana trasa 160 km/h
Funkcionalni	Dolžina: 4.835 m	Dolžina: 4.620 m
	Hitrosti: 130/110/100 km/h	Hitrosti: 160/160/160 km/h

Zakaj je potem pri varianti VM2, ki omogoča hitrosti 160/160/140 (nagibni lahki, drugi), v glavi tabele vrednotenja navedena najvišja hitrost 160 km/h? Pri VM1 bi **morala biti navedena najvišja hitrost (za druge vlake), torej 130 km/h**.

Tudi kvalitativno razvrščanje variant ima v glavi ključni opis variant (100 km/h obstoječa za VM1 in optimizirana 160 km/h), kjer bi za varianto VM1 moralo pisati 130 km/h.

Tabela 3: Kvalitativno razvrščanje tras med Vižmarji in Medvodami iz funkcionalnega, prostorskega in varstvenega vidika po ustreznosti

Vidik	VM1	VM2
	100 km/h obstoječa trasa	optimizirana trasa 160 km/h
Funkcionalni	ustrezna	zelo ustrezna

Ministrstvo pozivamo, da nam pojasni dvoje:

- kateri kriteriji in merila so bili upoštevani pri oceni funkcionalnega vidika izbora rešitve (torej ali se upošteva najvišja možna hitrost kateregakoli vlaka ali najnižja možna hitrost kateregakoli vlaka?) in
- ali je pri navajanju hitrosti optimizirane trase, pravilne so 140/160/160, res prišlo do nenamerne napake, ali pa gre za zavajanje investitorja, javnosti in EU?

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« zaradi metodoloških nedoslednosti in številnih napak zahtevamo, da se študija ponovi in ponovno odloča o optimizaciji trase na odseku Vižmarje-Medvode.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NEZADOSTNE HITROSTI NAČRTOVANE TRASE GLEDE NA UREDBO**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« razumemo, da je do spremembe prvotnega DPN iz leta 2019 prišlo na pobudo R Slovenije, da se gorenjska proga uvrsti v razširjeno vseevropsko prometno jedrno omrežje. S tem je bila podana zahteva, da infrastruktura omogoča »prevladujočo minimalno operativno hitrost« 100 km/h za tovarne vlake (leto 2030) in 160 km/h za potniške vlake (leto 2040).

Termin »prevladujoča minimalna operativna hitrost« ni jasno definiran, v angleškem besedilu je zapisano »prevailing minimum line speed«, v končnem besedilu slovenske uredbe pa ostane termin minimalna hitrost.

Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, junij 2024, v 16. členu tako opisuje zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje in v točki 4 navaja:

4. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), za proge, ki so del omrežja za potniški promet: (b) za železniške odseke, ki povezujejo multimodalna potniška vozlišča dveh urbanih vozlišč ali multimodalna potniška vozlišča urbanega vozlišča in mejni prehod, je več kot 75 % dolžine vsakega železniškega odseka zasnovanih za **hitrost najmanj 160 km/h za potniške vlake na potniških progah razširjenega jedrnega omrežja**.

1.

V Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana – Kranj z dne 22. 03. 2024 v poglavju 7.3. avtor za varianto VM2 navaja:

največja progovna hitrost, ki jo dopuščajo geometrijski elementi proge je: 140 km/h za klasične vlake ter **160 km/h** za lahke vlake z manjšim nagibnim koeficientom in za nagibne vlake.

Medtem, ko uredba govori o **minimalni hitrosti** 160 km/h, bo varianta VM2, ki je enkrat dražja od variante VM1 in neizmerno bolj škodljiva za naravo in okolje, dopuščala zgolj **maksimalno hitrost v višini 140 km/h za klasične vlake in 160 km/h za lahke in nagibne vlake...**?

2.

Glede na Uredbo morajo biti železniški odseki, ki povezujejo multimodalna potniška vozlišča dveh urbanih vozlišč, v več kot 75 % dolžine vsakega železniškega odseka zasnovani za hitrost najmanj 160 km/h za potniške vlake. Če prav razumemo, bi torej na 75% trase med Ljubljano in Kranjem potniški vlaki morali dosegati hitrost minimalno 160 km/h. **Nikjer v elaboratu ne zasledimo podatka ali optimizirana proga zadošča temu pogoju.**

Po naših informacijah bodo tehnični parametri za navedene hitrosti za železniško omrežje v Sloveniji opredeljeni v Nacionalnem izvedbenem načrtu za TSI Infrastruktura, ki pa je še v pripravi. **Elaborat torej predlaga rešitev, za katero tehnični parametri še niso izdelani?**

Ministrstvo prosimo za komentar obeh točk.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 12

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NERAZDELAN EKONOMSKO PROMETNI VIDIK**

V Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana – Kranj z dne 22. 03. 2024 (v nadaljevanju študija) sta analizirani dve variantni rešitvi odseka Vižmarje Medvode: VM1 in VM2.

Ekonomsko prometnega vidika vrednotenja variantnih rešitev opis metodologije v poglavju 4 študije ne omenja. Zahteva ga Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta, le da ta govori zgolj o analizi ekonomskega vidika in ne ekonomsko prometnega. Študija ne analizira tega vidika, v poglavju 7.5. za varianti VM1 in VM2 zgolj navede naslednje številke:

Ekonomsko – prometni⁷ Ocena investicije: 51.000.000,00 € brez DDV Ocena investicije: 100.000.000,00 € brez DDV
Promet: Prihranki časa vezani na dvotirnost Promet: 54 s

Pri tem študija pripiše:

Prihranek časa je vezan na voznoredni čas vlaka EC212 (npr. lokomotiva Siemens ES64U4), ki spada v kategorijo drugih vlakov. Ustavlja se samo v Ljubljani, Kranju, Lescah in na Jesenicah, zato predstavlja merodajno kompozicijo za ugotavljanje učinkovitosti posameznega tira. Lahki in vlaki z nagibno tehniko imajo drugačne prihranke časa, saj so hitrejši, a imajo več postaj.

Ne glede na manjkajočo analizo, študija za ta vidik oceni VM1 kot »ustrezno« in VM2 kot »zelo ustrezno«. Investicija 100 mio Eur je zelo ustrezna v primerjavi z investicijo 51 mio Eur, oboje brez DDV. Na podlagi kakšne metodologije, s kakšnimi merili in kriteriji?

Kot davkoplačevalci ministrstvo prosimo, da pojasni, na kakšen način je bila izračunana investicija, kaj vse vključuje (in kaj ne) ter predvsem, s kakšnimi merili in kriteriji je enkrat dražja varianta ocenjena kot »zelo ustrezna«?

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 13

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

**Pripomba/predlog: OPUŠČENA ZAHTEVA O UPRAVIČENOSTI NALOŽBE V NADGRADNJO
PROGE ZA VIŠJE HITROSTI**

V Uredbi Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja¹ so v 16. členu definirane zahteve glede prometne infrastrukture za jedno omrežje in razširjeno jedno omrežje, med drugim v točki št. 2. pravi:

Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja, omogoča prevladujočo minimalno hitrost proge 160 km/h za potniške vlake na progah razširjenega jedrnega omrežja za potniški promet. ... Države članice pri izgradnji ali nadgradnji proge razširjenega jedrnega omrežja za potniški promet ali njenih odsekov opravijo študijo za analizo izvedljivosti in ekonomskega pomena višjih hitrosti, progo pa izgradijo ali nadgradijo za višje hitrosti, za katere lahko dokažejo izvedljivost in ekonomski pomen.

Kot davkoplačevalci ministrstvo sprašujemo, zakaj je bila zahteva o potrebni študiji izvedljivosti in ekonomskega pomena za zagotavljanje višjih hitrosti izpuščena iz presoje in odločitve za ukrepe pri Nadgradnji železniške proge Ljubljana-Kranj/Naklo.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

¹ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013. Besedilo velja za EGP, {SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} - {SWD(2021) 473 final}, 2021/0420 (COD).

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **PREDLAGANA TRASA NI KONKURENČNA OSEBNEMU VOZILU**

Glavni namen Elaborata optimizacij za doseganje višjih hitrosti iz marca 2024 je bil »zagotavljanja konkurenčnosti potovalnih časov, ki so krajši od avtomobilskega prometa ter za doseganje TEN-T standardov oz. hitrosti 160 km / h za potniške vlake...». V njem avtor navaja: »Obstoječa železniška proga št. 20 že danes omogoča (kot ena redkih v Sloveniji) konkurenčen potovalni čas v primerjavi z osebnim vozilom, predvsem v konicah, in na odseku med Kranjem in Ljubljano. Nova proga bi sicer omogočila hitrejšo potovalno čas, vendar bi se (verjetno) morala izogniti obstoječi poselitvi, pri čemer pa obstoječa ponudba železniškega prevoza ne bi ostala konkurenčna osebnemu avtomobilu.«

Ravno to zdaj predlaga investitor. V predlogu DPN na odseku Vižmarje-Medvode se trasa oddalji od naselij in ukine se postaja Medno. S tem se poslabša dostopnost do uporabnikom prijaznega trajnostnega prevoza za krajanje Vikrč, Mednega in severnega dela Stanežič. Ti imajo zdaj od 50 do 700 m poti do postaje, po ukinitvi pa bodo imeli do postaje Stanežiče za severni del te vasi, krajanje Medna in Vikrč dodatnih 2,5 do 4,5 km poti, kar je časovno in ekonomsko gledano bistveno poslabšanje trenutnega stanja.

Z upoštevanjem dostopa do bolj oddaljene postaje se čas vožnje v primerjavi z osebnim avtom podaljša in vlak ni več konkurenčna izbira. Ministrstvo torej sprašujemo, kako lahko takšna izbira trase prispeva k spodbujanju trajnostne mobilnosti in zahtevamo opredelitev do variante VM1.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NESMOTRNA PORABA DAVKOPLAČEVALSKEGA DENARJA**

Predlagana varianta VM2 trase Vižmarje Medvode v izmeri 4,62 km s pokritim vkopom in predorom v dolžini 1,5 km, je na podlagi ocenjene investicije v višini 100 mio Eur + DDV najdražja na celotni trasi Ljubljana Kranj/Naklo. Zavedamo se, da optimizacija trase za višje hitrosti izhaja iz direktive EU, ki članice poziva k izgradnji železniške infrastrukture za doseganje višjih hitrosti, a ista direktiva v preambuli določa, da le pod pogojem ekonomske in okoljske sprejemljivosti.

Trasa naj bi omogočala hitrosti potniških vlakov od 140 km/h do 160 km/h in omogočila skrajšanje časa potovanja za 54 sek. Pri tem je ključno dejstvo, ki ga pripravljalec javnosti zamoči:

1. da bodo takšne hitrosti dosežene samo na zelo majhnem delu nove trase Vižmarje-Medvode,
2. da lokalni vlaki zaradi spremembe trase skozi predor Medno ne bodo prihranili niti sekunde,
3. da prihranek časa velja samo za vlake za hitre (mednarodne) vlake. Takih je na tej progi po veljavnih voznih redih samo 11 na dan v obe smeri, pri čemer so štirje od teh vlakov nočni, tako da za veliko večino lokalnih potnikov krajšanje poti ne prinaša nobene prednosti. Skrajšanje potovalnega časa za teh 11 vlakov na relaciji Ljubljana Medvode za 54 sek bi davkoplačevalce stala dodatnih 49 mio Eur + DDV. Navadni lokalni potniški vlak, teh bo po projekcijah na progi največ, pa po naši dodatni neodvisni analizi ne bi pridobil niti sekunde! Vožnja od Ljubljane do Medvod bo še vedno trajala 15-17 minut. Vsaka minuta nas bo davkoplačevalce stala dodatne dobre 3 mio Eur.

Zato je utemeljitev v Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana – Kranj z dne 22. 03. 2024 napačna. V razdelku 13.3.1 je zapisano tako: »Investicija 100 mio EUR za skrajšanje časa za 54s, pomeni strošek 910.000 Eur za pridobljeno sekundo.« Pravilna izjava bi bila: »Investicija 100 mio Eur za skrajšanje časa za 54s, pomeni strošek **910.000 EUR za pridobljeno sekundo za 11 vlakov na dan**, medtem ko večine vlakov skrajšanje časa ne zadeva.«

Ker javnosti specifikacija investicijskih stroškov ni dostopna, se bojimo, da bomo davkoplačevalci namesto 100 mio Eur + DDV plačali višji končni znesek izgradnje in to zaradi arheoloških izkopavanj, konzervatorskih posegov in omilitvenih ukrepov, pa tudi zaradi nepredvidenih del. Ali že tako visoko ocenjena vrednost investicije predvideva stroške za pripravo načrtov in izvedbo revitalizacije opuščenega dela proge in ceste, da ne bi pustili degradirano območje v večjem obsegu, kot naj bi ga reševali? Prav tako ne verjamemo, da investicijska ocena upošteva negativne ekonomske učinke na lokalno prebivalstvo (npr. stroški škode zaradi zmanjšanja vrednosti nepremičnin, ukrepi za reševanje ogroženosti zdravja in poškodb v času gradnje).

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« trdimo, da cena 910.000 Eur za 54 sek prihranek 11 vlakov na dan za davkoplačevalce ni sprejemljiva rešitev.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimó, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **MANJKAJOČE ANALIZE EKONOMSKE IN TRAJNOSTNE UPRAVIČENOSTI
VARIANTE VM2**

Predlagana varianta VM2 trase Vižmarje Medvode v izmeri 4,62 km s pokritim vkopom in predorom v dolžini 1,5 km, je na podlagi ocenjene investicije v višini 100 mio Eur + DDV najdražja na celotni trasi Ljubljana Kranj/Naklo, poleg tega pa je škodljiva za okolje in nesprejemljiva za lokalno skupnost. Davkoplačevalci bomo za traso VM2 plačali 49 mio Eur + DDV več kot je potrebno (alternativna rešitev VM1 je ocenjena na 51 mio Eur + DDV). Ob tako visokih zneskih nas v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« skrbi dejstvo, da po dostopnih podatkih ni vpogleda v specifikacijo investicijskih stroškov, kaj šele v analizo ekonomske upravičenosti le teh.

Zavedamo se, da pobuda investitorja za pripravo Elaborata izhaja iz direktive EU, ki članice poziva k izgradnji železniške infrastrukture za doseganje višjih hitrosti, a ista direktiva določa, da le pod pogojem ekonomske in okoljske sprejemljivosti. V preambuli Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, namreč piše: »Izsvetja iz zahtev glede infrastrukture, ki se uporabljajo za jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje, bi morala biti mogoča samo v ustrezno utemeljenih primerih in pod določenimi pogoji. To bi moralo vključevati primere, ko naložb ni mogoče utemeljiti ali ko«

Poleg Uredbe, Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta natančno določa metodologijo ocene variantnih rešitev z analizami, med drugim tudi z analizo stroškov in koristi in vrednotenje obeh variant z vidika ekonomske upravičenosti. **Analiza stroškov in koristi za varianto VM2 v primerjavi z varianto VM1 javnosti ni dostopna, zato ministrstvo pozivamo, da v kolikor obstaja, javnosti omogoči dostop.**

Sumimo, da analiza ekonomske upravičenosti oz. stroškov in koristi variante VM2 v primerjavi z varianto VM1 ni bila izdelana, **s tem se zavaja javnost, postopek pa postane nezakonit, saj bi tovrstna analiza morala biti opravljena že v tej fazi.**

Poleg tega se v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« sprašujemo, kako bo ministrstvu uspelo zapreti finančno konstrukcijo, saj možni sofinancerjev zahtevajo podrobne ekonomske analize, ki temeljijo na realnih podatkih. Navajamo nekatere izmed njih:

1. Kohezijski skladi EU

Evropska komisija pri presoji projektov upošteva vse te kriterije in zahteva, da je vloga za sofinanciranje podprta z ustreznimi analizami in dokazi. Dobro pripravljena CBA, ki jasno kaže na ekonomsko upravičenost in pozitivne dolgoročne učinke projekta, je ključna za pridobitev sredstev. Pomembnejši kriteriji za odobritev sofinanciranja so zasnovani tako, da zagotovijo, da projekt prinaša jasno dodano vrednost in je ekonomsko vzdržen ter koristen za širšo evropsko skupnost, npr:

- finančna analiza (Analiza stroškov in koristi (Cost-Benefit Analysis - CBA) vključuje oceno vseh stroškov in prihodkov projekta. Cilj je ugotoviti, ali je projekt finančno vzdržen, torej ali bodo prihodki (če obstajajo) zadostovali za pokritje stroškov. Čeprav je železniška infrastruktura pogosto subvencionirana, mora **analiza pokazati jasne finančne učinke projekta in tega v dozdajšnji projektni dokumentaciji nismo zasledili;**
- analiza ekonomike projekta oceni širše gospodarske učinke, vključno z družbenimi koristmi, ki jih projekt prinaša. Sem sodijo zmanjšanje stroškov transporta, časovni prihranki za uporabnike, povečanje varnosti, zmanjšanje emisij CO₂, zmanjšanje zastojev in vpliv na gospodarsko rast v regiji. **Za lokalno prebivalstvo ob progi teh koristi država ne bo mogla zagovarjati;**
- projekt bo ocenjen kot ekonomsko upravičen le, če bo izkazoval visoko neto sedanjo vrednost (NPV) in visoko interno stopnjo donosnosti (IRR). Glede na to, da bo **država zapravila 49 mio Eur več denarja za prihranek 54 sek za 11 vlakov na dan, smo prepričani, da ni moč dokazati visoke NPV in IRR. Ali se bomo znova osmešili pred Komisijo EU?**

- projekt mora pokazati tudi dodano vrednost za EU (EU Added Value), torej, da prinaša koristi, ki presegajo nacionalne meje, da prispeva k boljši povezanosti v EU, izboljšati čezmejni transport in prispevati k celoviti integraciji TEN-T omrežja – **z 11 vlaki na dan, resnično?**
- ocena povpraševanja in potrebe po infrastrukturnem projektu (Market Analysis), kjer mora predlagatelj dokazati, da je projekt zasnovan na realističnih ocenah glede pričakovane uporabe, npr. števila potnikov ali količine prepeljanega blaga. **Količina domačih potnikov se glede na dejstvo ukinjanja postaj in popolnoma enakih potovalnih časov ne bo povečala, prej obratno. Kako bo država zagotovila večjo količino tovarnega in mednarodnega potniškega prometa, če vlaki ne presegajo hitrosti 140-160 km/h in gredo iz Kranja v Ljubljano mimo Škofje Loke, pri tem pa popolnoma spustijo Brnik?**
- med dolgoročni učinki se preverja dolgoročne gospodarske koristi, vpliv na gospodarsko rast, razvoj regije in izboljšanje kakovosti življenja. **Trasa VM2 bo uničila kmetijska gospodarstva in poslabšala kakovost življenja lokalnega prebivalstva.**

2. EIB – Evropska investicijska banka

Evropska investicijska banka (EIB) ima stroge kriterije za oceno in financiranje infrastrukturnih projektov, vključno s projekti železniške infrastrukture v okviru omrežja TEN-T. EIB s svojimi kriteriji zagotavlja, da projekti, ki jih financira, niso le ekonomsko in finančno vzdržni, temveč tudi skladni z visokimi okoljskimi, socialnimi in tehničnimi standardi ter prispevajo k trajnostnemu razvoju in ciljem EU, zato na tem mestu izpostavljamo trajnostni kriterij:

- Okoljski in socialni standardi: EIB se zavezuje k trajnostnemu razvoju, zato morajo projekti izpolnjevati stroge okoljske standarde. To vključuje oceno vplivov na okolje (Environmental Impact Assessment - EIA), zmanjšanje emisij CO₂, energetska učinkovitost in prispevek k prehodu na zeleno gospodarstvo. Projekti morajo upoštevati socialne vplive, vključno z vplivom na lokalne skupnosti, enakost spolov, varnost in zdravje, ter spoštovanje človekovih pravic. **EIA analiza, v kolikor je bila izdelana, javnosti ni dostopna, zato nas zanima, kako bo država upravičila kot trajnostno investicijo v traso VM2, ki uniči 27 ha prvovrstnih kmetijskih zemljišč, uniči zeleno krajino in v vaško okolje vnese beton in presežen hrup?**

3. EBRD – Evropska banka za obnovo in razvoj

EBRD podpira projekte, ki prispevajo k trajnostnemu in inkluzivnemu razvoju, kar vključuje tudi modernizacijo in razširitev železniške infrastrukture. V kolikor bo ta banka vključena v finančno konstrukcijo, bo zahtevala jasen prispevek k trajnostnemu razvoju, regionalni povezanosti in gospodarski rasti, pri čemer uporablja stroge finančne in trajnostne kriterije.

- Finančni kriteriji EBRD: Tudi ta banka bo zahtevala, da je projekt finančno vzdržen, kar pomeni, da mora imeti jasen načrt prihodkov in stroškov, ki zagotavlja sposobnost odplačevanja posojil. Pri tem se upošteva analiza denarnih tokov (CFA), interna stopnja donosnosti (IRR) ter neto sedanja vrednost (NPV). **Analize CFA, IRR in NPV za traso VM2 v primerjavi s traso VM1 kot to zahteva Pravilnik, javnosti niso dostopne, sumimo, da niso bile izdelane.**
- Trajnostni kriteriji EBRD: EBRD strogo upošteva standarde okoljske in socialne politike, ki so oblikovani tako, da zmanjšujejo negativne vplive na okolje in lokalne skupnosti. Projekti morajo biti skladni s smernicami EBRD za okolje in socialna vprašanja, kar vključuje minimaliziranje emisij, učinkovito rabo virov in varovanje biotske raznovrstnosti. **Ponovno sprašujemo, kje je analiza učinkovite rabe virov in varovanja biotske raznovrstnosti, saj trasa VM2 prečka dve zaščiteni naravni vrednoti (Polhograjski Dolomiti in Mavelščica).** Med ESG kriteriji (Environmental, Social, Governance) je za družbeni vpliv eden izmed kriterijev izboljšanje dostopa do osnovnih storitev za širše skupnosti. **Kako bo država zagovarjala izboljšanje dostopa do trajnostne obilnosti, če krajano ukinja postajo?**

4. Komercialne domače in tuje banke

Komercialne banke, ki bodo vključene v finančno konstrukcijo, bodo projekt ocenjevala na podlagi več ključnih analiz, ki zagotavljajo, da so podprti projekti ne le finančno vzdržni, ampak tudi trajnostno odgovorni in družbeno koristni. Kriteriji, ki so značilni za komercialne banke pri financiranju infrastrukturnih projektov, so na primer:

- Finančni kriteriji bodo vključevali temeljito analizo predvidenih denarnih tokov projekta, vključno s projekcijo prihodkov in stroškov, donosnostjo naložbe (ROI), oceno tveganja ter možnostjo zadolževanja. Banke bodo preverile tudi, ali ima projekt zadostno kapitalsko strukturo in ali so

predvideni prihodki dovolj stabilni za pokritje dolga. Za 11 vlakov na dan, ki bi izkazovali za 54 sek krajši potovalni čas med Kranjem in Ljubljano ni pričakovati bistveno povečanih prihodkov, zato bo sofinanciranje pokrivanja investicijskega kredita in rednega delovanja te proge za naslednja desetletja na plečih davkoplačevalcev. Ministrstvo pozivamo, da javnosti predstavi obremenitev proračuna ne samo z investicijo, tudi s kasnejšim obratovanjem te trase.

- Okoljski kriteriji: večje komercialne banke so zavezane trajnostnemu financiranju, v ta namen preverjajo kriterije, kot so ogljični odtis, raba virov in varovanje biotske raznovrstnosti (projekti ne smejo negativno vplivati na naravno okolje in biotsko raznovrstnost.) To vključuje zaščito habitatov in ekosistemov – **trasa VM2 uničuje naravno okolje, biotsko raznovrstnost in zaščitene naravne vrednote – bo država ta dejstva bankam prikrila?**

- Družbeni kriteriji kot so: Vpliv na lokalno skupnost (projekti morajo prispevati k izboljšanju kakovosti življenja lokalnih skupnosti, npr. z ustvarjanjem novih delovnih mest, izboljšanjem infrastrukture ali dostopa do osnovnih storitev), ipd. Ponavljamo: **Koristi za lokalno prebivalstvo ob progi država ne bo mogla zagovarjati, za lokalno okolje in prebivalstvo je namreč trasa VM2 škodljiva.**

- Opozarjamo tudi na dejstvo, da imajo banke v svoji ESG politiki vgrajeno preverjanje korupcijskih tveganj, kar vključuje izvajanje ukrepov za preprečevanje podkupovanja in neetičnega ravnanja. **Podcenjujoč odnos in zavajanje javnosti ter neetičen pristop, kot je primer manjkajočih ekonomskih analiz, (ne)namernih napak pri vrednotenju variantnih rešitev ter sum na vplive lobijev (npr. za gradnjo predorov), so del tega preverjanja. V kolikor se postopek ne bo ustavil, bo Civilna iniciativa »Okolju prijazen tir« vključenim bankam predstavila te primere.**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo prepričani, da gre za ekonomsko neupravičen projekt. Zaradi manjkajočih ekonomskih in trajnostnih analiz, ki bi morale biti pripravljene že v tej fazi, je dosedANJI **postopek sprejemanja DPN nezakonit, zato ministrstvo pozivamo, da postopek priprave državnega prostorskega načrta vrne na fazo prevetritve optimizacij proge za doseganje hitrosti do 160 km/h in da ponovno odloča o trasi VM1.**

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 17

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NEUPOŠTEVANJE PRIPOROČIL EVROPSKEGA RAČUNSKEGA SODIŠČA**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo proučili posebno poročilo Evropskega računskega sodišča št. 19 z naslovom »Evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti ni realnost, temveč neuspešen mozaik prog«.

V povzetku poročila piše: »EU je od leta 2000 zagotovila 23,7 milijarde EUR naložb v železniško infrastrukturo za visoke hitrosti. EU nima realnega dolgoročnega načrta za železnice za visoke hitrosti, temveč neuspešen mozaik nacionalnih prog, ki so slabo povezane med seboj, saj Evropska komisija nima pravnih orodij niti pristojnosti, da bi države članice prisilila k izgradnji dogovorjenih prog. Ogrožena je stroškovna učinkovitost, ker proge za zelo visoke hitrosti niso potrebne povsod, saj je strošek na prihranjeno minuto potovalnega časa zelo visok (celo do 369 milijonov EUR), povprečne hitrosti pa znašajo samo do 45 % največje zmogljivosti. Poleg tega so prekoračitve stroškov in zamude pri gradnji prej stalnica kot izjema. Vzdržnost naložb je majhna, prav tako uspešnost naložb, ogrožena pa je tudi dodana vrednost EU, saj je bilo na treh od sedmih zgrajenih prog prepeljanih potnikov malo, to pa pomeni veliko tveganje neuspešne porabe sofinanciranja EU v višini 2,7 milijarde EUR. Revizorji so ugotovili še, da devet od 14 prog in odsekov nima dovolj potencialnih potnikov....«

Od ministrstva pričakujemo, da navede ukrepe za odpravo naslednjih tveganj, na katera opozarja računsko sodišče:

1. v primeru odseka VM2 je ogrožena stroškovna učinkovitost, ker proga za zelo visoke hitrosti ni potrebna (izkoristi jo lahko samo 11 vlakov na dan) in je **strošek na prihranjeno minuto le-teh kar 100.000.000 Eur;**
2. prekoračitve stroškov in zamude pri gradnji bodo, ker trasa prečka arheološka najdišča in naravne vrednote in bodo zato potrebni čas in stroški za arheološka izkopavanja, konzervatorske posege ali prenose ostalin, za omilitvene ukrepe v krajinskem parku in naravni vrednoti ter zaradi možnega ogrožanja zdravja ljudi in bodo potrebni dodatni omilitveni ukrepi ipd.;
3. kako bo ponudnik storitve prevoza potnikov povečal število potnikov, če krajanom odvzemajo postajo?

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024

Izjava:



Podpis

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 18

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **MANJKAJOČA ŠTUDIJA VARIANT / PREDINVESTICIJSKA ZASNOVA**

Ob pregledu Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana–Kranj/Naklo v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« ugotavljamo, da ni bila narejena ustrezna študija variant / Predinvesticijska zasnova, kot jo zahteva Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta (v nadaljevanju Pravilnik), ki med drugim zahteva:

II. SKUPNE DOLOČBE

2. člen (dokumentacija v postopku priprave načrta)

(1) V postopku priprave načrta se v fazi odločanja o pripravi načrta izdelata pobuda in analiza smernic, podatkov in predlogov javnosti (v nadaljnjem besedilu: analiza smernic), v fazi načrtovanja variant študija variant ter v fazi načrtovanja potrjene variante ali rešitve načrt. V vseh teh fazah se izdelajo strokovne podlage.

(2) Če se pobuda nanaša na investicijski projekt v skladu s predpisi, ki urejajo javne finance, se v skladu s temi predpisi prostorska ureditev šteje za investicijo, pobuda se šteje za dokument identifikacije investicijskega projekta, študija variant pa za predinvesticijsko zasnovo. Obe dokumentaciji se pripravita v skladu s tem pravilnikom, obravnavata pa v skladu s predpisi, ki urejajo področje javnih financ tako, da se v postopku potrditve dokumenta identifikacije investicijskega projekta potrdi pobuda, v postopku potrditve predinvesticijske zasnove pa se potrdi študija variant.
[...]

Študija variant/Predinvesticijska zasnova (v nadaljnjem besedilu: ŠV/PIZ)) za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja v koridorju obstoječe proge z okoljskim poročilom za predlagani Državni prostorski načrt za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana–Kranj/Naklo (v nadaljevanju DPN), je bila izdelana maja 2018 in dopolnjena februarja 2019 (Projekt d.d. in Proarc d.o.o. Nova Gorica). Na tej podlagi je Ministrstvo za infrastrukturo izdalo **Sklep o potrditvi študije variant/ Predinvesticijske zasnove za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja v koridorju obstoječe proge (dopis št. 411-27/2018/6-02111767, z dne 6. 8. 2019).**

Naročnik je v letu 2023 naročil optimizacijo sprejetega načrta, v kateri je iskal rešitev, ki bi omogočala hitrosti vlakov do 160 km/h. Izdelala se je optimizacija trase z namenom »zagotavljanja konkurenčnosti potovalnih časov, ki so krajši od avtomobilskega prometa ter za doseganje TEN-T standardov oz. hitrosti 160 km / h za potniške vlake.

Izdelana je bila Analiza smernic (Projekt d.d. Nova Gorica, št.15536, april 2023) v kateri so se proučile pridobljene smernice, podatki nosilcev urejanja prostora in predlogi javnosti. Predzadnji odstavek Analize smernic zapiše:

Ob že izdelanih preveritvah optimizacije trase gorenjske proge so bili naknadno izdelane še tri optimizacije, in sicer:

- na odseku med Stanežičami v Mestni občini Ljubljana in Mednim v Občini Medvode,
- med Ladjo v Občini Medvode in Godešičem v Občini Škofja Loka,
- na območju Drulovke pred Kranjem.

Mimogrede, naročniku se je očitno zelo mudilo, saj je vas Medno, ki sodi v MOL, napačno umestil v občino Medvode.

Kakorkoli, ti trije pododseki segajo izven koridorja, za katerega so bile pridobljene smernice v letu 2016 in 2021. **Skladno s slovenskim pravnim redom in prej omenjenim Pravilnikom bi zato morali izdelati novo študijo variant /predinvesticijsko zasnovo. To je še posebej pomembno zato, ker gre za bistveno večji finančni vložek od potrjenih rešitev in na naštetih odsekih povsem spremenjeno traso izven koridorja z velikimi posegi v okolje.**

Optimizacijo sprejetega načrta je bila razdelana v Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge, Območje Ljubljana – Kranj, Elea iC d.o.o., iz marca 2024 (v nadaljevanju študija). Avtorji se zavedajo, da študija dejansko predstavlja novo variantno študijo ter zato navaja Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta kot metodološko osnovo. Žal pa se v pripravi študije tega Pravilnika ne drži. Za ovrednotenje variant bi morala študija definirati ustrezno in s Pravilnikom usklajeno metodologijo in je ne. Posledično so ocene variantnih rešitev, njihovo vrednotenje in primerjave neobjektivne in zato brezpredmetne. Pozorni bralec za nameček najde v študiji še kopico nekonsistentnosti, ki so rezultat tega, da je avtor študij očitno za osnovo vzel neko podobno študijo, ki pa se ni ukvarjala z železnicami, ampak s cestami.

V Civilni iniciativi Okolju prijazen tir trdimo, da Elaborat optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge, Območje Ljubljana – Kranj, Elea iC d.o.o., iz marca 2024 **ni študija variant /predinvesticijska zasnova, kot to zahteva Pravilnik, zato ministrstvo pozivamo, da postopek priprave državnega prostorskega načrta vrne na fazo IZDELAVA ŠTUDIJE VARIANT (ŠV) oz. UTEMELJITEV PREDLAGANE REŠITVE.**

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 19

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NEUSTREZNO OKOLJSKO POROČILO**

V okviru javne obravnave predloga Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana–Kranj/Naklo, v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« ugotavljamo, da je Okoljsko poročilo nepopolno.

V skladu z Zakonom o varstvu okolja (ZVO-1) je Okoljsko poročilo del postopka celovite presoje vplivov na okolje, ki se izvaja v sklopu priprave državnih prostorskih načrtov ali drugih prostorskih aktov. V okviru tega postopka bi bilo potrebno preučiti različne variantne rešitve, ki so lahko na primer različne trase železniške proge, ter oceniti njihove vplive na okolje.

Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje v 6. členu določa, da mora Okoljsko poročilo obravnavati tudi možne alternative in navesti, kateri razlogi so bili za izbor najustreznejše variante. Namen tega je zagotoviti, da se upoštevajo različne možnosti izvedbe projekta in se izbere tista, ki ima najmanjši negativen vpliv na okolje.

1. V javni razgrnitvi obravnavano OKOLJSKO POROČILO ZA NADGRADNJO ŽELEZNIŠKE PROGE LJUBLJANA–JESENICE-DRŽAVNA MEJA V KORIDORJU OBSTOJEČE PROGE DPN 1: Ljubljana-Kranj/Naklo na 480 straneh in z vsemi priloženimi elaborati in študijami, **ne vključuje obravnave variantnih rešitev VM1 in VM2 na odseku Vižmarje - Medvode in primerjave njunih vplivov na okolje. Okoljski vpliv torej ni bil upoštevan kot dejavnik pri izbiri predlagane trase.**
2. Presoja vplivov na okolje ni bila zadosti vključena v DPN tudi pri sicer pomanjkljivi **analizi stroškov in koristi.**
3. Po naših informacijah je bil DPN z okoljskim poročilom dan v javno obravnavo kljub temu, da je Zavod RS za varstvo narave Okoljsko poročilo in Dodatek na varovana območja opredelil kot NE USTREZNA in NE PRIPRAVLJENA ZA JAVNO RAZGRNITEV. **Ministrstvo prosimo za informacijo, ali navedena informacija drži in če da, kakšni bodo glede na to nadaljnji postopki.**

Zaradi vsega navedenega ministrstvo pozivamo, da **postopek priprave državnega prostorskega načrta zaradi nezakonitosti vrne na fazo IZDELAVE OKOLJSKEGA POROČILA.**

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava: Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimó, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **IGNORIRANJE LOKALNE SKUPNOSTI**

Predlog Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo na odseku Vižmarje Medvode vključuje varianto rešitev VM2, ki ima **nesorazmerno velik vpliv na lokalno skupnost**, kar dokazujemo z naslednjimi dejstvi:

1. proga seka tri avtohtone vasi (Stanežiče, Medno, Seničica) in jih spremeni v otoke prometnih vozlišč in protihrupnih ograj,
2. na 30 - 120 m se približa 20-30 hišam,
3. poslabša zdravje okoliškega prebivalstva zaradi povečanja emisij onesnaževal v času gradnje in prekomernega hrupa tudi v času delovanja (dodatno piski pred in po vstopu v tunel),
4. uniči 27 ha prvovrstnih kmetijskih zemljišč in zelene površine spodnje in zgornje savske terase,
5. prečka krajinski park in naravno vrednoto ter tri registrirane enote kulturne dediščine,
6. zaradi ukinitve postaje uporabnikom zniža dostopnost do trajnostne mobilnosti (zdaj od 50 do 700 m), ker bo postaja Stanežiče za severni del te vasi, krajane Medna in Vikrč oddaljena od 2,5 do 4,5 km
7. nepremičnine krajanov, ki so zdaj obdane z zelenjem, državnimi rekreacijskimi potmi, polji in gozdovi, bodo ujete v labirint rekonstruiranih cest, železnice in protihrupnih ograj. Popolnoma se bodo spremenile njihove vedute, pogledi na naravne vrednote in dostopi,
8. vrednost nepremičnin lokalnega prebivalstva se bo na trgu znižala, kar pomeni neposredno škodo na lastnini, ki jo povzroči nova infrastruktura.

Trajnostni prostorski razvoj s celovito obravnavo, usklajevanjem in upravljanjem njegovih družbenih, okoljskih in ekonomskih vidikov ureja Zakon o urejanju prostora, v 34. členu in 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 o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta v svojem 19. členu, saj se očitno zaveda posebnosti in pomembnosti lokalnega okolja ter tako na kar nekaj mestih posebej opozarja na upoštevanje mnenja le-tega:

- 19. člen, 4. odstavek, 1. alineja: Vsebinski sklop s predlogom najustreznejše variante vsebuje:
1. tekstualni del, ki vsebuje: - opis predloga najustreznejše variante z območjem, - obrazložitev predloga najustreznejše variante glede na sintezno vrednotenje in **sprejemljivost v lokalnem okolju** ter - predloge za potrebne optimizacije in usmeritve za nadaljnje načrtovanje predloga najustreznejše variante v načrtu;
- 19. člen, 5. odstavek, 3. alineja: Študija variant v prilogah vsebuje: [...] 3. **poročilo o vključevanju javnosti in sprejemljivosti prostorske ureditve v lokalnem okolju, vključno s stališči do pripomb**;
- 19. člen, 6. odstavek:
(6) Glede na obseg študije variant se v projektni nalogi določi, ali naj študija variant vsebuje tudi izvleček vseh bistvenih vsebin. Izvleček vsebuje: [...] - obrazložitev predloga najustreznejše variante glede na skupno vrednotenje in **sprejemljivost v lokalnem okolju**,

Glede na naveden zakonodajni okvir ministrstvo pozivamo, da omogoči dostop do poročila o vključevanju javnosti in sprejemljivosti prostorske ureditve v lokalnem okolju, vključno s stališči do pripomb javnosti, ki bi moralo biti del študije variant.

V zdaj dostopnih gradivih v študiji variant (Elaboratu o optimizacijah za višje hitrosti) sprejemljivost v okolju ni vključena kot kriterij vrednotenja variantnih rešitev VM1 in VM2 kot ga zahteva 19. člen zgoraj omenjenega pravilnika. **Ne samo, da sprejemljivost v lokalnem okolju ni vključena v študijo variant, kar je nezakonito, v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« trdimo, da sprejemljivost variantne rešitve VM2 v lokalnem okolju sploh ni bila preverjena.**

O projektu gorenjske proge prebivalci niso bili seznanjeni do javne predstavitve 20. junija 2024, ob 17.00, v prostorih Osnovne šole Hinko Smrekar. Lastniki kmetijskih in drugih zemljišč, ki jih seka proga in bodo dobili ponudbo za odkup oz. bodo razlastninjeni, o tem pred junijem 2024 niso vedeli nič.

Pregled zapisnikov dela četrtne skupnosti Šentvid od leta 2021 izpriča, da tematika ni bila obravnavana niti na eni seji. Tudi pri pregledu zapisnikov Mestnega sveta MOL od leta 2021 ne zasledimo obravnave tematike. Po drugi strani pa dokumentacija o projektu, ki je na voljo na spletnih straneh Ministrstva za naravne vire in prostor vsebuje preglednico številnih sestankov z Mestno občino Ljubljana med leti 2021 in 2023.

Opozarjamo, da **Mestna občina Ljubljana NI lokalna skupnost**¹. Lokalno skupnost na tem odseku proge sestavljajo krajanje naselij Dvor, Stanežiče in Medno, ki pripadajo četrtni skupnosti Šentvid. Velja opozoriti, da so skupnosti Dvor, Stanežiče in Medno po naravi delovanja podeželske in ne mestne oziroma urbane. Z drugimi besedami rešitve, ki so morda primerne za urbana okolja so povsem neprimerne za podeželske skupnosti.

Navkljub temu dejstvu, je vlogo lokalne skupnosti pri izdelavi projekta prevzela MOL brez vključevanja dejanske lokalne skupnosti, kar je v nasprotju z duhom prej omenjenega zakona in pravilnika. Mestna občina žal obravnava prostor naselij Stanežiče, Dvor in Medno kot urbana naselja, kar pa ta niso. Posledično so mnenja uradnikov na MOL popolnoma nerelevantna za te lokalne skupnosti. Niso se potrudili niti toliko, da bi seznanili najbolj prizadete, opravili z njimi intervjuje in/ali ankete med vsemi krajanje.

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« zato trdimo, da je zaradi manjkajoče vključenosti lokalne skupnosti pri vrednotenju variantnih rešitev postopek umeščanja železniške proge Ljubljana Kranj/Naklo v prostor nezakonit. Ministrstvo zato pozivamo, **da postopek sprejema obravnavanega DPN vrne v fazo odločanja o optimizaciji trase Vižmarje-Medvode.**

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

¹ Uredba (EU) 2024/1679 ločuje med javnostjo in predstavniki oblasti, ZUreP-3, 44/22 pa uporablja termini javnost, ki je v slovenskem pravnem in političnem prostoru splošno uveljavljena kot pojem za javnosti, ki zajema prebivalstvo, strokovne organizacije in nevladni sektor.

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **TRAJNA IZGUBA KVALITETNIH KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ in NEUPOŠTEVANJE
EU CILJEV in PRIPOROČIL**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo ogorčeni in zaskrbljeni zaradi načrtovane izgube – trajnega izvzema kmetijskih zemljišč (visokega bonitetnega razreda) ter dodatno prizadetih ter nekaj let nedostopnih kmetijskih zemljišč v času gradnje vzdolž celotne trase DPN.

Iz Elaborata posegov na kmetijska zemljišča na DPN za nadgradnjo železniške proge Ljubljana - Kranj/Naklo (AGRARIUS, tla in okolje, Tomaž Kralj s. p., februar, 2024) je razvidno, da DPN posega na 314,31 ha, od tega bo imela gradnja trajni vpliv na 133,7 ha površin. Na kmetijska zemljišča naj bi gradbena dela posegla v obsegu 103,17 ha, kar je tretjina celotne trase, od tega na **95,98 ha najboljših kmetijskih zemljišč** in 7,19 ha drugih kmetijskih zemljišč. Iz dokumenta je razvidno, da DPN posega v 94,94 ha njiv, 44,67 ha trajnih travnikov in 23,57 ha gozda. Od tega bo na celotni trasi trajno izvzeto 46,28 ha njiv in trajnih travnikov. Kot je navedeno, gre za kakovostna kmetijska zemljišča v bonitetnih razredih od 50 do 75, ki ležijo na ravninskem delu Slovenije. Prav tako gre za zemljišča na katerih ni povečane vsebnosti onesnažil. Dodajamo še to, da je iz preglednice, povzete po Elaboratu kmetijskih zemljišč, ob upoštevanju parcelnih števil v katastrski občini Stanežiče - 1752 razvidno, da bo **prizadetih 56 ha prvovrstnih kmetijskih zemljišč** na srednji in zgornji savski terasi, kar je največ na celotnem odseku Ljubljana – Kranj/Naklo.

Prosimo za strokovno argumentacijo, kako je mogoče tako velikopotezno in lahkotno umeščanje dela trase železniške proge na območje, ki je namenjeno izključno pridelavi hrane in to v neposrednem zaledju prestolnice? Slovenija namreč že sedaj nima dovolj površin za pridelavo hrane, ni samooskrbna (z zelenjavo, sadjem, žiti, krompirjem in mesom (Vir: SURS, 2022)), predvsem pa je pereče hitro izginjanje kmetijskih površin na območjih večjih mestnih aglomeracij. **Omenjena območja izgube kmetijskih zemljišč (v Stanežičah, Mednem, Seničica, Reteče idr.) so območja najkvalitetnejših in sklenjenih kmetijskih zemljišč.**

Zakaj se predmetni DPN, kljub številnim ciljem in priporočilom EU (npr. European Green Deal, No net land take 2050, Zero soil sealing 2050 idr.), katere smo formalno potrdili tudi v Sloveniji, kljub drugačnim možnostim, odloča za tako obsežen poseg v naravni prostor in kmetijska zemljišča? V katerih elaboratih (prosimo za navedbo dokumentov) so bile proučene in vključene EU smernice in kje je argumentacija za njihovo neupoštevanje?

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: *Foto: Območja najkvalitetnejših, intenzivno obdelanih, strmjenih kmetijskih zemljišč na zgornji Savski terasi – Medno, ki predstavljajo ključne površine za vitalnost kmetij v Mednem.*



Foto: Arhiv CI

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osebni podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 22

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NEUPOŠTEVANJE SMERNIC MKGP GLEDE RACIONALIZACIJE POSEGOV
NA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA**

**Civilna iniciativa »Okolju prijazen tir« ugotavlja, da pripravljavec predloga DPN ni upošteval
posredovanih smernic MKGP. Ker zastopamo javen interes in v prvi vrsti interes vseh kmetov
na trasi predmetnega DPN, ki jih bo načrtovani DPN najbolj prizadel, zahtevamo natančna
pojasnila.**

Zadnje dopolnilne smernice MKGP, namenjene Ministrstvu za naravne vire in prostor (datirano
24.8.2023 št. 350-14/2016/21) od MNVP zahtevajo, da predloži študijo variantnih rešitev za območja
večja od 5000 m² ter da se poda dodatne obrazložitve in grafični prikazi (shp) za območja predvidene
prestavitve oziroma nove vzpostavitev GJI.

Prosimo za navedbo (avtor, datum izvedbe) in dostopnost Študije variantnih rešitev.

Dodatno je v smernicah MKGP namenjenih Ministrstvu za naravne vire in prostor (24.8.2023 št. 350-
14/2016/21 in 14.3.2024, št. 350-14/2016/16) zapisano, da je iz gradiv razvidno, da območje DPN
močno posega na kmetijska zemljišča in naj se prouči možnost racionalizacije posegov na kmetijska
zemljišča.

**Kje so dostopni dokumenti ali vsaj poziv k proučitvi možnosti za racionalizacijo posegov na
kmetijska zemljišča? Ali so bili z MKGP izvedeni dodatni sestanki (kje je dostopen zapisnik, kjer se je
to točko obravnavalo)?**

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: *Foto: Območja najkvalitetnejših, intenzivno obdelanih, strnjenih kmetijskih zemljišč na zgornji
Savski terasi – Medno, ki predstavljajo ključne površine za vitalnost kmetij v Mednem.*

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to
nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v
nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen
priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **POZIV K DOPOLNITVI IN POPRAVILU PODATKOV IN IZRAČUNOV V
ELABORATU POSEGOV NA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA**

Civilna iniciativa »Okolju prijazen tir« ugotavlja, da je Elaborat posegov na kmetijska zemljišča, ki predstavlja eno nosilnih strokovnih podlag, pomanjkljiv, ugotovitev, da bo na območju DPN za 22 kmetov potreben individualni sanacijski načrt pa izrazito podcenjen!

V Elaboratu posegov na kmetijska zemljišča na DPN za nadgradnjo železniške proge Ljubljana - Kranj/Naklo (AGRARIUS, tla in okolje, Tomaž Kralj s. p., februar, 2024) so v poglavju 8 navedeni kompleksi kmetijskih zemljišč po posameznih odsekih, vendar ni navedenih bolj natančno opisov (poleg splošnih bonitetnih ocen tal npr. delež humusa, odcednost tal, ...) teh zemljišč in ni predvidenih rešitev za posamezna območja. Za kompleks kmetijskih zemljišč med Guncijami in Mednim je navedeno, da DPN predvideva poseg v nenačet kmetijski prostor in da gre za velik vpliv na ravninska kmetijska zemljišča.

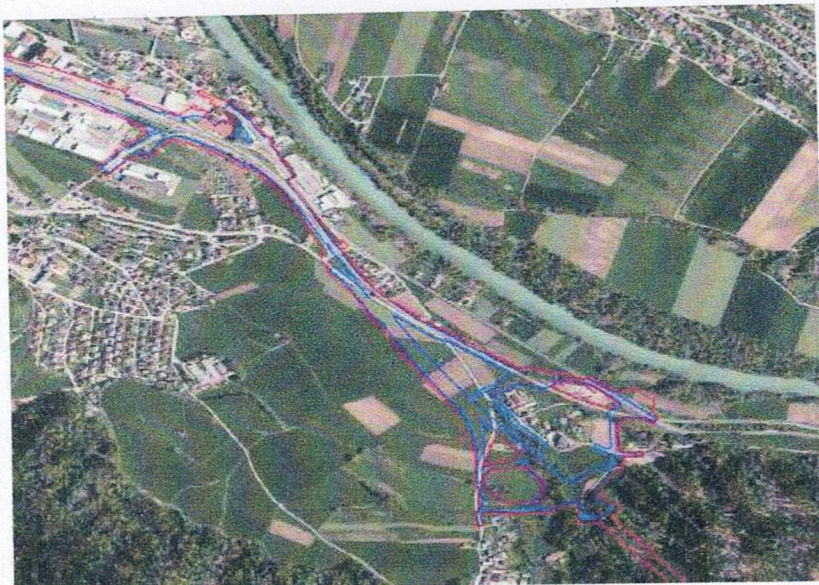
Na javni predstavitvi nadgradnje železniške proge Ljubljana – Kranj/Naklo (Ljubljana, 20. 6. 2024) nam je bilo odgovorjeno, da bodo dela potekala približno 3,5 let. Elaborat v skladu s smernicami navaja, naj se sanacijski načrti za kmetijska zemljišča pripravijo za kmetijska gospodarstva, ki bodo imela zaradi gradbenih posegov 5 % ali več izgub posameznih grafičnih enot rabe zemljišč kmetijskega gospodarstva (GERK) v uporabi in za kmetijska gospodarstva, ki bodo imela iz istih razlogov površino prizadetih površin kmetijskega gospodarstva več kot 1 ha. Navedeno je, da se sanacijski načrti pripravijo za 22 kmetijskih gospodarstev, vendar teh 22 kmetijskih gospodarstev izpolnjuje oba navedena kriterija (več kot 5 % površine GERK na katere posega gradnja in hkrati več kot 1 ha površine GERK). Priporočilo za pripravo sanacijskih načrtov za kmetijska gospodarstva se torej nanaša na večje število kmetijskih gospodarstev (glej poglavje 10 elaborata). Iz preglednice 12 Elaborata je razvidno, da je pravilno število kmetijskih gospodarstev, za katere je potrebno pripraviti individualne sanacijske načrte 55 in ne 22, kot je navedeno.

Prosimo za preveritev podatkov v Elaboratu in ponovni izračun ter nov prikaz. Prosimo tudi podrobno pojasnilo, zakaj lastniki oziroma uporabniki teh kmetijskih zemljišč, ki bodo trajno prizadeta, niso bili pravočasno individualno obveščeni o načrtovanem DPN in nameravanih posegih na ta zemljišča, ki so za kmetije vitalnega pomena?

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: Gradivo – grafika iz OP.





V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **Zahtevamo ponovno vrednotenje posledic izvedbe plana na okoljske cilje:**
Rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi

V postopku priprave Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana Kranj/Naklo je za namen javne obravnave dostopno tudi Okoljsko poročilo za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Jesenice-državna meja v koridorju obstoječe proge. DPN 1: Ljubljana–Naklo (v nadaljevanju OP).

1. OP je netočen pri navedbah o evidentiranih vrstah netopirjev za odsek Vižmarje-Medvode (v oddaljenosti do 500 m od posega). Netopirji so ena bolj ogroženih in zato zakonsko zaščitene živalskih skupin in so prisotni v okolju in na novi trasi železnice. **Od izvajalca zahtevamo, da se ponovno presodi vpliv nanje.**
2. OP ne navaja živalskih vrst za območje odmika proge Vižmarje- Medvode v Stanežičah, Mednem in Seničici, ki predstavljajo robove krajinskega parka Polhograjski dolomiti. **Pripravlavec OP je dolžan preveriti vse prisotne vrste ptic, saj sodi območje nadgradnje in v vplivno sfero krajinskega parka.**
3. OP ne navaja vrst ptic za območje odmika proge Vižmarje-Medvode v Stanežičah, Mednem in Seničici, ki predstavljajo robove krajinskega parka Polhograjski dolomiti, kjer je v strokovni literaturi dokazana prisotnost habitatov črne žolne in zelene žolne. **Pripravlavec OP je dolžan preveriti vse prisotne vrste ptic, saj sodi območje nadgradnje v širšo vplivno sfero krajinskega parka.**
4. OP ne navaja, da so na spodnji Savski terasi kot habitatni tip prisotni Srednjeevropski mezotrofni do eutrofni nižinski travniki (*Arrhenatherion elatioris*). Takšni travniki imajo nižjo rušo in so kljub gnojenju nekoliko manj produktivni. Spadajo pa med **vrstno pestre travnike, ki jih je v Srednji Evropi vse manj zaradi intenzivnega gnojenja**. Navedeni so v popisu habitatnih tipov v Ljubljani iz leta 2009.
5. OP in pristojni zavod ZRSVN ne dajeta **celovitih** smernic glede zaščite Lipe in Doba (8866 Stanežiče – lipa in dob; Lipa in dob ob cesti Stanežiče - Medno), naravnega spomenika lokalnega pomena. Navedene so zgolj smernice za zaščito pri regulaciji vodotoka. Menimo, da bi morale ZRSVN opredeliti možen vpliv gradbene baze tipa D, za katero pa v elaboratih ni definirano, kaj bo vsebovala in ki bo oddaljena zgolj 30 m zračne razdalje od naravne vrednote. **Od pristojnega ministrstva, pripravljalca OP (Aquarius) in ZRSVN zahtevamo, da se OP v tem delu dopolni.**

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27. 8. 2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **Zahtevamo ponovno vrednotenje posledic izvedbe plana v poglavju
"Ustvarjanje in ohranjanje prepoznavnih značilnosti krajine (prvine, vzorci, območja), vizualno
privlačnih delov krajine in značilnih vedut"**

V postopku priprave Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana
Kranj/Naklo je za namen javne obravnave dostopno tudi Okoljsko poročilo za nadgradnjo železniške
proge Ljubljana–Jesenice-državna meja v koridorju obstoječe proge. DPN 1: Ljubljana–Naklo (v
nadaljevanju OP).

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo zaskrbljeni, saj okoljsko poročilo navaja, da je prostor je na
odsekih Stanežiče – Medno bolj odprt in pregleden, zato bo vidnost novih ureditev trase tam večja kot
na ostalih odsekih, kjer preglednost zmanjšujejo objekti, vegetacija in konfiguracija terena obenem pa
okoljsko poročilo ne navaja nobenega omilitvenega ukrepa, ki bi zadostno naslovil omenjen dejavnik.
Strokovnjaki opozarjajo, da se tudi videz okolja zaradi izstopanja novozgrajenih objektov popolnoma
spremeni, dodatno obremenitev predstavlja večja gostota prometa v prej mirnem kraju, izguba
odprtega prostora, spremenjena uporaba zemljišč itd. Izguba habitatnih vrst zaradi škropljenja na progi
– zlasti nevretenčarjev, sprememba življenjskega okolja živali, ki jih prebivalci vsak dan opažajo (ježi,
kune, jazbeci, srne, divje svinje, netopirji) bo z drugimi dejavniki hrup vplivala na psihosocialno
dojemanje prostora in je lahko poleg hrupa razlog za odselitev. Nastanek teh sprememb in učinek
pogosto ni upoštevan, kot tudi ne njihove posledice, meni strokovnjak. Zavedati se moramo, da se
investitor pogosto loti projekta le kot gradbenega projekta, do neke mere upošteva še videz,
dolgoročne socialne in druge posledice pa ga več ne zanimajo. Zato so presoje vplivov na okolje
potrebne že zelo zgodaj, če želimo preprečiti različne škodljive posledice. Pogosto gre za to, da
prejšnja dejanja ali odločitve, ne glede na sedanjo smiselnost ali koristnost, določajo sedanje vedenje.
Navedba literature v okoljskem poročilu v poglavju o Ustvarjanju in ohranjanje prepoznavnih
značilnosti krajine..., to trditev tudi potrdi, saj v seznamu virov ni naveden naslov, ki bi se ukvarjal s
psihosocialnimi učinki spremembe krajine.

**Od pristojnega ministrstva, pripravljalca OP (Aquarius) in ZRSVN zahtevamo, da se OP v tem
delu dopolni.**

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to
nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27. 8. 2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v
nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen
priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.
Prosimó, obkrožite!

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 26

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **Zahtevamo presojo dolgoročnih vplivov (tudi hrupa) na krajinski park
Polhograjski dolomiti s strani ZRSVN**

1. OP ne navaja vrst ptic za območje odmika proge Vižmarje-Medvode v Stanežičah, Mednem in Seničici, ki predstavljajo robove krajinskega parka Polhograjski dolomiti, kjer je v strokovni literaturi dokazana prisotnost habitatov črne žolne in zelene žolne. Pripravljenec OP je dolžan preveriti vse prisotne vrste ptic, saj sodi območje nadgradnje v širšo vplivno sfero krajinskega parka.
2. OP ne navaja drugih živalskih vrst za območje odmika proge Vižmarje-Medvode v Stanežičah, Mednem in Seničici, ki predstavljajo robove krajinskega parka Polhograjski dolomiti.
3. OP opozarja, da neposredni daljinski trajni vpliv med obratovanjem predstavlja hrup zaradi obratovanja železniške proge. Trditev, da so na delih, kjer trasa odstopa od trase obstoječe železniške proge predvideni predori in pokriti vkopi in bo zato vpliv hrupa večinoma omejen le na portalna območja, ne drži. Oba portala pokritih vkopov Medno 200-250 m od robov krajinskega parka, na dan bo ob njih 440 zvočnih signalov lokomotiv (piskov), ki predstavljajo od 40-45% močnejši hrup oziroma hrup, ki presega na viru 120 dB, dodatno pa ga bodo ojačali še portali predorov.

Od pristojnega ministrstva, pripravljalca OP (Aquarius) in ZRSVN zahtevamo, da se OP v tem delu dopolni.

opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **POMANJKLJIVA OCENA VPLIVA NA DIVJAD/NARAVO ter odsotnost širše interpretacije posledic spremembe življenjskega prostora**

Kot prebivalci, kmetje in lastniki gozdov na širšem območju naselij Stanežiče, Medno in Dvor, ki dnevno spremljamo življenje divjadi in z njo sobivamo, smo preverili ugotovitve študije Presoja življenjskih možnosti divjadi za DPN 1 (Potočnik H., avgust 2023) ter v nadaljevanju tudi strokovno interpretacijo vplivov na naravno s posebnim poudarkom na divjad v Okoljskem poročilu (izdelovalec Aqarius, maj 2024). Tudi v tem segmentu nas je presenetila in zmotila pavšalna ocena izdelovalca Okoljskega poročila, ki enostavno samo na kratko povzema ugotovitve študije Presoja življenjskih možnosti divjadi brez lastne interpretacije.

Pri povzetku ocen za segment Narava izdelovalec Okoljskega poročila navaja, da je že zaradi obstoječe železniške proge prisoten negativen vpliv na divjad in druge živali zaradi trkov, zaradi izgube in fragmentacije življenjskega prostora in zaradi prekinitve migracijskih poti. Izdelovalec podaja oceno vpliva brez izvedbe projekta kot C (glej izsek iz OP). Torej že neizvedba plana (DPN) predstavlja za naravo in divjad nebitven vpliv ob upoštevanju omilitvenih ukrepov.

Izsek iz OP: Opis razvoja brez izvedbe DPN (str. 29)

Narava: Poseganje v naravno vrednoto Mavelščica, spomenik narave Pot spominov in tovarištva, POO Sava Medvode - Kresnice in krajinski park Polhograjski Dolomiti ne bi bilo. Še vedno pa bi bil zaradi obstoječe železniške proge prisoten negativen vpliv na divjad in druge živali zaradi trkov z vlaki, zaradi izgube in fragmentacije življenjskega prostora ter zaradi prekinitve migracijskih poti. Za omilitve vpliva bi bilo potrebno namestiti svetlobna in/ali zvočna odvrčala. Ocena C.

V nadaljevanju Okoljskega poročila so podrobneje opisane razmere za okoljski cilj: Preprečevanje zmanjševanja biotske raznovrstnosti na ravni ekosistemov (in habitatnih tipov), vrst (in habitatov) ter genomov (in genov), ki vključuje tudi vpliv na divjad. V skladu z ugotovitvami omenjene študije Presoja življenjskih možnosti (2023) so v okoljskem poročilu navedbe za divjad kot npr: da so za srnjad razmere ugodne in da se bo privadila na motnje; da obravnavana trasa ne bo imela znatnega bariernega učinka, vpliv gradnje in obratovanja na kotitev in preživetje vrste bo minimalen oziroma zanemarljiv ipd.

Kljub velikemu odstopu poteka železniške proge od obstoječega tira ter novemu poteku preko kmetijskih in gozdnih površin izdelovalec na str. 169 okoljskega poročila ugotavlja, da bo tudi ob izvedbi DPN vpliv na ta okoljski cilj nebitven ob izvedbi omilitvenih ukrepov.

Naj opozorimo na nekaj spregledanih vidikov:

1. Avtor elaborata Presoja življenjskih možnosti (Potočnik, 2023), po katerem vsebine povzema tudi izdelovalec Okoljskega poročila, med drugim navaja, da npr. divji prašič ni problem. Divji prašič in jelen sta migratorna, tj. se selita, kar omogoča umik populacij, če so razmere neugodne (motnje, pomanjkanje hrane) in pritisk, če npr. hrane nekje ni dovolj na razpolago. **Izkušnje drugih EU mestnih/urbaniziranih območij kažejo še na en problem - divji prašiči v iskanju hrane ne izbirajo območij in se pojavljajo tudi v gostejše naseljenih območjih, kjer jih nihče zares ne preganja, hrane pa je dovolj (pritisk divjih prašičev po evropskih mestih je opazen!).**
2. Srnjad je bolj teritorialna in se mora znajti na vse bolj omejenem in fragmentiranem prostoru. Poročnik (2023) ugotavlja, da bi bil učinek zmanjšanja populacije začasen, izgubila bi nekaj habitatov, drastično pa poseg to vrsto ne bi vplival. **Opozorili pa bi na dva problema: (1) Po izkušnjah so nadomestni habitat v praksi zelo skromno nadomestilo izgube primarnih habitatov. (2) v bolj urbanizirano okolje lovci posegajo težje ali celo ne morejo. Zato začasno naraste populacija srnjadi.** A za njo pritisnejo plenilci, ki so se tudi že urbanizirali (zlasti šakal) in lahko posežejo po staležu srnjadi. Verjetno se povečajo škode na preostalih posevkih (ker jih bo vse manj). Svarilna znamenja ob cestah so odganjalo, ki naj srnjad odvrne od namere prečkati cesto, če je pritisk plenilcev velik, pa manj učinkovit. Ker je tak poseg skoraj vedno pospremljen z učinkom fragmentacije prostora (razdrobitve...) upravičeno pričakujemo, da se bo stalež - številčnost srnjadi dolgoročno zmanjšala.

3. V Okoljskem poročilu vpliva na naravo/divjad je **nezadostno in podcenjeno upoštevan učinek fragmentacije prostora – poleg trajne izgube prostora zaradi same izgradnje ŽP (neposredna poraba prostora) ni upoštevan dodaten pritisk ob načrtovani trasi – predvidene dodatne ceste, podporna infrastruktura, zaradi še večje razdrobljenosti prostora se bo povečal interes po nadaljnji pozidavi**. Že sedaj so načrtovane ob trasi in vozliščih (železnica-cesta) dodatne servisne površine, opozarjamo, da se bo sčasoma železnici namenjene kmetijske površine pridružile nove pozidane površine. Izgubljenih površin za življenjski prostor divjadi bo več kot je že po osnovnem modelu. Če pa upoštevamo, da bo fragmentiran prostor potem predmet dodatnih želja po spremembi namembnosti (beri: pozidavi), je pričakovati, da bodo s tem tudi pogoji življenja divjadi slabši, da ji bodo habitati odvzeti v večjem obsegu. Stalež se bo znižal. Na območju KP Polhograjski dolomiti (Stanežiški in Medanski hrib) že danes spremljamo povečan pritisk ljudi na to območje: rekreacija, sprehajalci psov ipd. kar pa seveda ima učinek povečanega pritiska na divjad.

4. **Opozoriti velja, da je na takem prostoru oteženo tudi upravljanje z divjadjo - oteževanje lova. Zavedati se je potrebno, da se divjad na pritiske vedno ne odzove z umikom, ampak tudi s prilagoditvijo na nove razmere (kot ugotavlja tudi Potočnik). Ni pa navedeno, da ta prilagoditev lahko pomeni tudi večje škode na preostanku kmetijskih površin.** Premalo je poudarjeno, da tako obsežna fragmentacija prostora/habitatov povečuje udeležbo divjadi v prometu; navadno se konča s smrtjo živali in škodo na vozilih, lahko pa tudi poškodbah ljudi. Opozoriti velja, da obsežni novi infrastrukturni objekti in dodatne infrastrukturne površine zahtevajo tudi vzdrževanje, ta vključuje tudi uporabo herbicidov ipd., kar poslabšuje življenjski prostor divjadi.

Ministrstvo in izdelovalca Okoljskega poročila prosimo za argumentiran komentar podane ocene in seveda obrazložitev, zakaj vidik divjadi, ter vpliv spremembe življenjskega okolja divjadi na človeka ni bil ustrezno obravnavan v elementih vplivov, ki jih navajamo v pripombi?

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **PODCENJUJOČ ODNOS DO KULTURNE DEDIŠČINE**

Dokument *Elaborat optimizacij za doseganje višjih hitrosti, Nadgradnja železniške proge Ljubljana - Jesenice - d. m. v koridorju obstoječe proge Območje Ljubljana - Kranj Načrt 210093-OPT3 • Projekt 210093 • Dokument 210093-OPT3-TP • Različica 04 • 22. 03. 2024*, na str. 27 piše, da »z deviacijo pri Stanežičah poteka čez severovzhodni rob arheološkega najdišča Stanežiče – Rimskodobno grobišče (EŠD 28644). S pokritima vkopoma rešitev preči še dve arheološki najdišči in sicer Medno - Rimskodobno grobišče Na ježah (EŠD 18802) ter Seničica - Arheološko najdišče Pod Klancem (EŠD 26360).« Nato avtorji v primerjavi negativnih in pozitivnih vidikov tras prog VM1 in VM2 sami ugotovijo, **da trasa VM1 »manj posega v arheološka najdišča«, medtem ko trasa VM2 »več posega v arheološka najdišča«** (str. 29). Tako v primeru VM1 kot VM2 se omenja z vidika varstva okolja možne omilitvene ukrepe (str. 29).

Elaborat na območju Stanežič omenja le nekropolo Na ježah, ki sega že v čas halštatskega obdobja, nato pa zlasti v rimsko obdobje.¹ **Povsem je spregledano halštatsko gradišče na Strmini**, zaključnem strmem delu Medanskega hriba, skozi katerega VM2 predvideva gradnjo predora.² Najdbe pa segajo tudi v srednji vek. Gradišče ima status kulturnega spomenika lokalnega pomena (vir: https://ised.gov.si/statika/Predpisi/p1183_1.pdf in <https://eid.gov.si/#/enota/5907>).

Po dodatno pridobljenih informacijah, naj bi Zavod za varstvo kulturne dediščine, OE Ljubljana že dosegel odmik predvidene trase predora po VM2 skozi Medanski hrib stran od gradišča, raziskave

¹ Viri:

Gabrovec, S. (1975). *Arheološka najdišča Slovenije*, str. 199.

Gabrovec, S. (2007). Iz starejše preteklosti. Šentvid pred prihodom Slovanov. V: *Župnija Šentvid nad Ljubljano skozi čas in prostor*, str. 161.

Arheološki kataster Slovenije na povezavi:

[https://arkas.caspio.com/dp/5b04c00098d89ffc1f54405b9812?cbResetParam=1](https://arkas.caspio.com/dp/5b04c00098d89ffc1f54405b9812?cbResetParam=1;);

² Viri:

Ribič, I. (1968–1969). Medno. V: *Varstvo spomenikov* 13-14, str. 149–150.

[http://www.eheritage.si/vs/VSC_13-](http://www.eheritage.si/vs/VSC_13-14_028_HIH CYCAECNKCGVJPXHXSICTWBGJUF G.pdf)

[14_028_HIH CYCAECNKCGVJPXHXSICTWBGJUF G.pdf](http://www.eheritage.si/vs/VSC_13-14_028_HIH CYCAECNKCGVJPXHXSICTWBGJUF G.pdf)

Gaspari, A. (2006). Gradišče nad Mednim. V: *Varstvo spomenikov* 42, str. 89.

http://www.eheritage.si/vs/VSC_042P_108_VKAPJHBSMOLWDUROGGDMGFUEFRSP J.pdf.

Pleterski, A. (2006). Strmina. V: *Varstvo spomenikov* 42, str. 89–90.

http://www.eheritage.si/vs/VSC_042P_109_WXKMEGUGJVBUXJC DUHNHJDCUJONHR K.pdf.

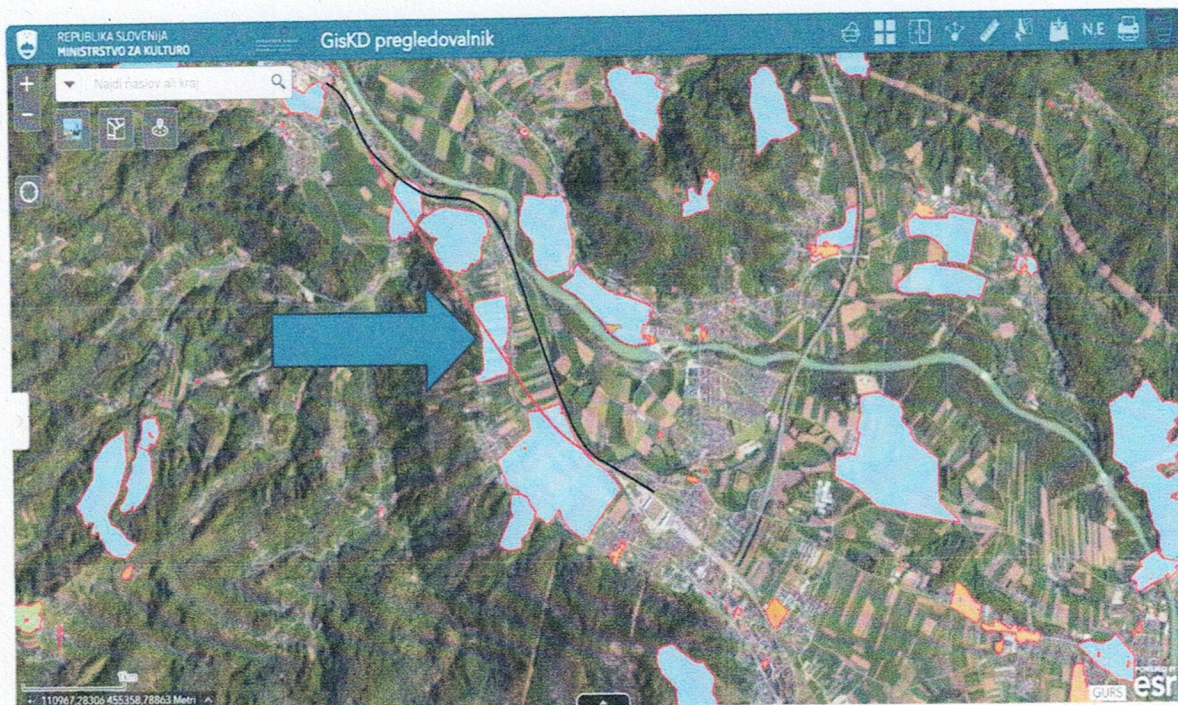
Gaspari, A. in Vičar, A. ur.) (2023). „...ale drew Purchstal“. Arheološke raziskave gradov vitezov Jetrbenških v pogorju Jetrbenka nad Medvodami. *Documenta Archaeologica. Monographiae*, 2023/1.

<https://ebooks.uni-lj.si/ZalozbaUL/catalog/view/422/766/8521>.

Arheološki kataster Slovenije na povezavi:

<https://arkas.caspio.com/dp/5b04c00098d89ffc1f54405b9812?cbResetParam=1>.

nekropole Na ježah pa naj bi opravil jeseni 2024, ko bodo kmetje z njiv pospravili posevke. Vpogled v poročila o opravljenih arheoloških raziskavah pokaže, da je Zavod za varstvo kulturne dediščine, OE Ljubljana in Mestni muzej Ljubljana opravil v novem času delne raziskave halštatskega gradišča na Strmini v letu 2021, Na ježah pa takšnih raziskav ni bilo izvedenih (vir: Gis KD pregledovalnik). Izjemno invazivni gradbeni posegi s predvidenim vkopom Na ježah bi potekali ravno čez to slabo raziskano grobišče. Za dokaz prilagamo zemljevid, na katerem je VM2 vrisana z rdečo črto:



(Vir: Register nepremične kulturne dediščine, VM 1 (črna barva) in VM 2 (rdeča barva).)

Zato tudi monitoring arheologov ne bo mogel preprečiti morebitnega uničenja še neodkritih materialnih najdb na tej nekropoli. Poleg tega še vedno ni znana lokacija morebitne rimske naselbine, ki ji je pripadala nekropola Na ježah. Prav tako gradnja predora skozi Medanski hrib ne bo pozitivno vplivala na halštatsko gradišče, kljub zagotovitvi Zavoda za varstvo kulturne dediščine, OE Ljubljana, da so dosegli odmak od gradišča. Vrtanje cevi predora bo prizadelo celotno širše območje Medanskega hriba. Tudi raziskave gradišča še niso dokončane in bi zahtevale resno načrtno raziskavo, ki bi povezala to gradišče s halštatskim delom nekropole Na ježah in tudi ugotovila relacije s halštatskim gradiščem na Šmarni gori – ali gre za rivalski gradišči ali le za dve gradišči, katerih prebivalci so nadzirali prometne poti ob reki Savi.

Poleg tega je ob predvideni trasi proge VM2 še kulturno-zgodovinski spomenik iz časov druge svetovne vojne v spomin padlim borcem in drugim žrtvam druge svetovne vojne iz Stanežič, Medna in Dvora. Spomenik se nahaja ob regionalni cesti Medvode – Ljubljana, na desni strani ob klancu ob prehodu iz Medna v Stanežiče. Avtor spomenika je Tone Bitenc (po Krečičevem katalogu naj bi osnovo izdelal Jože Plečnik, dokončal ga je Tone Bitenc).

Trdimo, da odnos do kulturne dediščine in tudi sicer (kot je razviden v Elaboratu), ne upošteva trajnostnega razvoja (primerjaj *Evropski okvir kompetenc za trajnost* na povezavi: <https://www.zrss.si/pdf/greencomp.pdf>), zlasti tisto o *podpiranju enakopravnosti in pravičnosti za trenutno in prihodnje generacije ter se učiti trajnosti od preteklih generacij*.

Zato v Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« zahtevamo:

- a) **Natančno razlago, zakaj so arheologi iz Zavoda za varstvo kulturne dediščine, OE Ljubljana, ki skrbijo za arheološka najdišča na območju Stanežič in Medna, s takšno lahkoto pristali na predvidene invazivne posege na slabo raziskanem arheološkem**

najdišču Na ježah ter natančno poročilo o vseh opravljenih arheoloških raziskavah tega območja (datum, morebitne najdbe, ustanova, ki jih hrani).

- b) Pojasnilo, zakaj so prošnje za soglasja za raziskave arheološkega najdišča Na ježah prejeli samo lastniki zemljišč v Stanežičah, v Mednem pa ne. Arheološko najdišče Na ježah se razprostira tudi v Mednem (krajani temu območju rečejo Na sigu).
- c) Natančno razlago izračuna odmika predvidene trase VM 2 od halštatskega gradišča na Strmini – kako oz. po kakšni formuli so izračunali odmik predvidene trase, da ne bo poškodovala tega najdišča.

Trdimo, da je takšen invaziven poseg v kulturno dediščino nedopusten in da bo kršen tudi **Zakon o varstvu kulturne dediščine** (UL, 16/08, 123/08, 90/12, 111/13, 32/16, 21/18, 78/23) z določilom, da je treba skrbeti za ohranitev dediščine in preprečevanje škodljivih vplivov nanjo (2. člen, 2. alineja). Pomembno je tudi določilo, ki pravi »celostno ohranjanje dediščine se uresničuje v razvojnem načrtovanju in ukrepih države, pokrajin in občin tako, da dediščino ob spoštovanju njene posebne narave in družbenega pomena vključujejo v trajnostni razvoj.« (1. člen, 4. alineja). Ob sočasnem obstoju preštevilnih drugih vplivov na okolje, ki prav vsi zahtevajo omilitvene ukrepe, menimo, da je izbira novega poteka trase med P+R Stanežiče in Seničico skozi predor in pokriti vkop Medno menimo, da je takšna izbira trase neprimerna in odmik od obstoječe trase neprimerna.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **VPRAŠANJA S PODROČJA ARHEOLOŠKIH RAZISKAV**

Državni prostorski načrt za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana–Kranj/Naklo, *Analiza dopolnilnih smernic* iz aprila 2023, katerega pripravljavec je RS, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana, naročnik: RS, Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo, Hajdrihova ulica 2a, 1000 Ljubljana, izdelovalci pa: Razvojni center Planiranje d. o. o. Celje, Ulica XIV. divizije 14, 3000 Celje Projekt d. d. Nova Gorica, Kidričeva 9a, 5000 Nova Gorica obravnava tudi vpliv nadgradnje železniške proge na kulturno dediščino. V poglavju 4.1. *Analiza dopolnilnih smernic* so podatki o kulturni dediščini, ki jih je pripravilo Ministrstvo za kulturo (21. 3. 2023, dokument št. 35002-2/2023-3340-3). V poglavju v tabeli na str. 18 so najprej opredeljena tri arheološka najdišča za območje Stanežič in Medna, in sicer:

ESD	Ime	Režim
EID 1-18802	Medno – Rimskodobno grobišče Na ježah	arheološko najdišče
EID 1-05907	Medno – Gradišče nad Mednim	kulturni spomenik
EID 1-28644	Stanežiče – Rimskodobno grobišče	arheološko najdišče

Dokument nadalje navaja:

»OBMOČJA OPTIMIZIRANE TRASE 1. Optimizacija proge na odseku med Stanežičami v Mestni občini Ljubljana in Mednim v Občini Medvode Odsek Stanežiče–Medno je dolg 3.600 metrov. Trasa poteka skozi Medenski hrib s predorom in pokritim vkopom v skupni dolžini 1.510 metrov in ima 7 izvenmivojskih križanj. Posega na enote kulturne dediščine: – EID 1-18802 Medno - Rimskodobno grobišče Na ježah – EID 1-05907 Medno - Gradišče nad Mednim – kulturni spomenik – EID 1-26360 Seničica - Arheološko najdišče Pod Klancem – EID 1-28644 Stanežiče - Rimskodobno grobišče« (str. 18).

Nato predlaga usmeritve:

»Na delu trase, ki poteka preko registriranih arheoloških najdišč (EID 1-18802, EID 1-26360 in EID 1-28644) je potrebno pred pridobitvijo kulturnovarstvenega soglasja na celotnem območju DPN za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana-Kranj/Naklo *Analiza dopolnilnih smernic*, april 2023 19 delovnega pasu izvesti intenzivne predhodne arheološke raziskave (površinske, podpovršinske in geofizikalne raziskave). Na območju kulturnega spomenika EID 1-05907 Medno - Gradišče nad Mednim v skladu z varstvenim režimom iz Odloka o razglasitvi (Ur.l. RS, št. 40/2001 in 36/2002) posegi niso dopustni. Vhod in izhod predora z vso spremljajočo infrastrukturo je potrebno zasnovati tako, da se v območje spomenika ne posega.

Stališče: Pri izdelavi projektne dokumentacije se že v fazi DPN upošteva zahtevo MK, da se vhod in izhod predora z vso spremljajočo infrastrukturo zasnuje tako, da se v območje kulturnega spomenika EID 1-05907 Medno - Gradišče nad Mednim ne posega.« (str. 18–19)

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« nas zato zanima:

1. Kdaj bodo izvedene intenzivne površinske, podpovršinske in geofizikalne arheološke raziskave najdišč Medno – Rimskodobno grobišče Na ježah (EID 1-18802) in Stanežiče – Rimskodobno grobišče (EID 1-28644). Obe grobišči ležita na območju, ki se imenuje Na ježah in se razprostira v obeh krajih. Kdaj bodo vsi lastniki zemljišč, kjer se nahajata ti dve arheološki najdišči prejeli prošnje obvestila oz. prošnje za soglasja za raziskave? Kakšne raziskave (če sploh) so bile že izvedene in kakšne so ugotovitve – natančna predstavitev poročil raziskav, ki morajo biti javna (glejte Gis pregledovalnik)?
2. Zakaj se končno stališče nanaša le na Medno – Gradišče nad Mednim (EID 1-05907), kjer posegi niso dopustni, ne pa tudi na rimsko grobišče v Mednem in Stanežičah?
3. Predvsem nas tudi zanima, na temelju katerega dokumenta je kraj Medno uvrščen v občino Medvode? Na str. 21 je kraj Medno namreč umeščen v občino Medvode. Kraji bi to

res radi vedeli, kdaj je bil kraj iz Mestne občine Ljubljana prestavljen v Občino Medvode in na temelju česa?

Glede Stanežič dokument navaja tudi OBMOČJA ODLAGANJA VIŠKOV ZEMELJSKEGA IZKOPA, KI BO NASTAL V ČASU GRADNJE:

»Predvideno območje uporabe viškov zemeljskega izkopa se nahaja na levi strani ceste Jeprca–Ljubljana (Šentvid) v smeri Jeprca (R5-0212) in je zaradi poteka makadamske ceste čezenj razdeljeno na tri dele. Vse tri lokacije se nahajajo na arheološkem najdišču – EID 1-28644 Stanežiče – Rimsko grobišče. Lokacija L3 s severovzhodnim robom posega tudi v kulturni spomenik – EID 1-05706 Stanežiče – Spomenik padlim borcem NOB in žrtvam vojne, ki je varovan z Odlokom o razglasitvi zgodovinskih spomenikov na območju občine Ljubljana Šiška (Ur. l. SRS, št. 38/83, 50/2016).

Usmeritve: Ker je bilo območje že predhodno degradirano, je predlagana lokacija sprejemljiva in predhodne arheološke raziskave niso potrebne. Spomenik padlim borcem NOB in žrtvam vojne je potrebno ohraniti »in situ« in ga v primeru posegov v neposredni bližini ustrezno zaščititi.

Stališče: Spomenik ohranjamo »in situ« in na nespremenjeni lokaciji, se pa zaradi spremenjene nivelete terena spremeni tudi niveleta postavitve spomenika. Spomenik se bo v času gradnje ustrezno zaščitilo. Na podlagi dopolnjenih strokovnih podlag območje v Stanežičah ni več predvideno za odlaganje viškov zemeljskega izkopa.« (str. 22)

Na tem mestu v dokumentu piše, da se bo izkop odlagal tudi na arheološkem najdišču Stanežiče – Rimskodobno grobišče (EID 1-28644). Piše, da je bilo območje že predhodno degradirano in zato arheološke raziskave niso potrebne.

4. V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« nas zato zanima zakaj so na str. 18–19 predlagane usmeritve glede intenzivnih arheoloških raziskav tudi na rimskodobnem grobišču v Stanežičah, v tem delu pa, da niso potrebne, ker je območje degradirano in je stališče omejeno le na varovanje spomenika NOB?

Dokument potem še navaja:

IV. Predlog obsega in natančnosti informacij za okoljsko poročilo

»Na območju državnega prostorskega načrta je potrebno na območjih, kjer le-te še niso bile opravljene, je treba opraviti predhodne arheološke raziskave za oceno arheološkega potenciala po metodah ekstenzivnega terenskega pregleda površin (PAR 5-6), na podlagi katerih bodo pridobljeni dodatni podatki za presojo vplivov na arheološke ostaline. Rezultate predhodnih arheoloških raziskav je potrebno upoštevati v okoljskem poročilu in se opredeliti do morebitnih vplivov na novo odkrita arheološka najdišča.

V okoljskem poročilu je potrebno upoštevati vso dediščino v območju možnih vplivov in presojati morebitne vplive načrtovanih posegov nanjo skladno z Izhodišči in Priročnikom za presojo vplivov na kulturno dediščino Objava izhodišč in priročnika za presojo vplivov na kulturno dediščino | GOV.SI

Stališče: Usmeritve se upošteva. Rezultati PAR bodo upoštevani pri vrednotenju vplivov in podajanju omilitvenih ukrepov v segmentu varstvo kulturne dediščine. Omilitveni ukrepi iz OP bodo smiselno preneseni v člene Odloka o DPN.« (str. 24–25)

5. V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« sprašujemo v kolikšni meri, če sploh, se bo to stališče upoštevalo pri evidentiranju novih arheoloških najdišč v Stanežičah, Mednem in Dvoru. Arheološki potencial zanesljivo še obstaja, saj še ni bila najdena rimska naselbina, ki ji je pripadalo grobišče Na ježah, prav tako še niso povezali halštatskega gradišča na Strmini v Mednem s halštatskimi žarnimi pokopi, ki so bili najdeni Na ježah, pred rimskim grobiščem?

Ministrstvo prosimo, da odgovori na vseh pet zastavljenih vprašanj.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog:

**NEUPOŠTEVANJE EMISIJSKIH POPRAVKOV HRUPA V ELABORATU 21_976/SH_LJ-KR, julij
2023**

OP za prvo meritev hrupa po začetku obratovanja železnice (in obratovalnem monitoringu hrupa za vire hrupa) izvajalcu nalaga, da pri ocenjevanju rezultatov meritev je potrebno določiti in upoštevati tudi popravke zaradi impulznega hrupa in poudarjenih tonov.

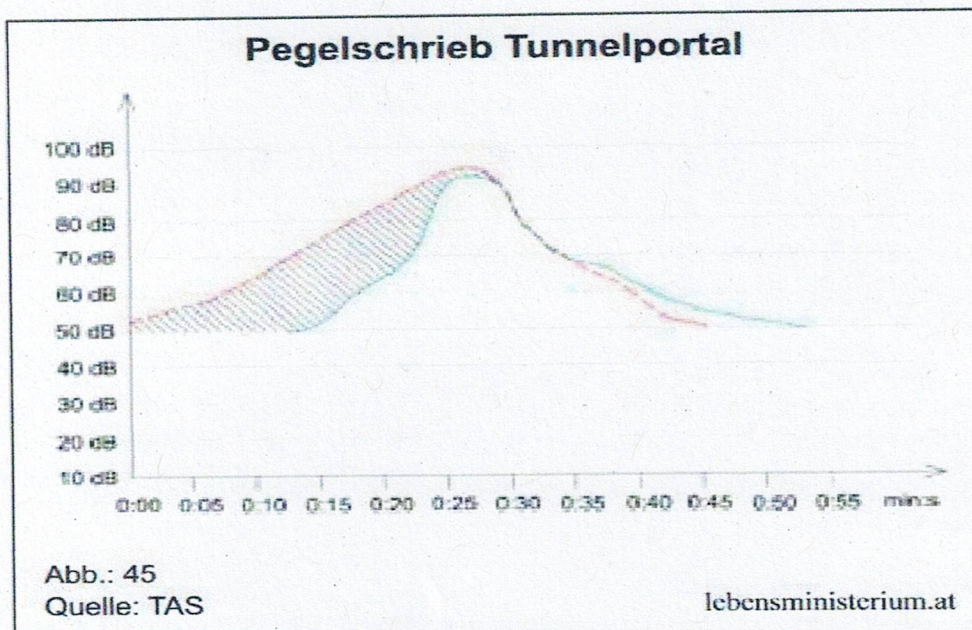
Po predpisih mora vlak zapiskati (dolga, poudarjen signal) vsakič, ko vstopi ali izstopi iz tunela, to pomeni do 420 piskov na dan (leta 2050) na dveh robovih krajinskega parka Polhograjski dolomiti. Teh hrupnih dogodkov – **impulznega hrupa** elaborat ocene hrupa in okoljsko poročilo sploh nista predvidela, predstavljajo pa tudi več kot 40 % višje dBA od zvoka vlaka.

Gre za hrup, ki povzroča stanje stresa pri ljudeh in živalih. Že Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano (NZLOH) v smernicah 3. 11. 2021, št. 212b-09/1649-21 / NP – 3387714) opozarja na korekcije hrupa skladno z Uredbo o hrupu v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 43/18 in 59/19 (Uredba), priloga 1, tabela 6.

Tudi sam vir impulznega zvoka ni talni vir hrupa tako kot pri hrupu, ki je bil ovrednoten po metodi Cnossos-EU (Priloga II Direktive 2002/49/ES).

Skrbi tudi dejstvo, da impulzni hrup nastaja ob portalih pokritega vkopa, ki je izjemen generator hrupa. V elaboratu tudi ni bila upoštevana bližina generatorja hrupa, torej portala pokritega vkopa, kjer se hrup navkljub absorpcijski oblogi potencira in širi. Portal pokritega vhoda Medno Jug je oddaljen med 70-120 metrov od stanovanjskih hiš z varovalnimi prostori. Glej spodnji prikaz realne situacije širjenja hrupa (30 m pred portalom, 4m nad tlemi, 20 metrov od linije trase): rdeči prikaz brez absorpcijske obloge, zeleni pa z njo.

Nachstehende Abbildung zeigt - rot strichliert - den Pegelschrieb bei schallharter Tunnelröhre. Die Messposition lag ausserhalb des Tunnels in einer Entfernung von ca. 30 m vom Portal, ca. 20 m seitlich der Trassenachse in einer Höhe von 4 m über Gelände.



Omilitveni ukrep - 2 m visoka protihrupna ograja tega ne bo preprečili, saj je večina hiš dvo- in več nadstropnih, projekt ne predvideva odškodnin za nujne predelave. Opozoriti moramo tudi, da gre za nov vir hrupa, kjer je potrebno upoštevati nižje vrednosti pri obremenitvi stavb z varovanimi prostori. Pri določitvi čezmerno obremenjenih stavb je upoštevano, da so vse stavbe z varovanimi prostori razvrščene v III. stopnjo varstva pred hrupom, kar je neprimerno – pa četudi za 10 stanovanjskih stavb, saj so stavbe z varovanimi prostori oddaljene manj kot 100 m ob portalu Medno Sever uvrščene v II. stopnjo varstva pred hrupom.

Dodatnih emisij impulznega hrupa ob izbiri nadgrajene trase ob obstoječi progi (VM1) ne bi bilo.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27. 8. 2024



Podpis

Primož Šterbenc

Izjava:

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog:

Upoštevanje kumulativnega učinka hrupa in tresljajev ter bolj ranljivih skupin prebivalstva

Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano (NLZOH) v smernicah za nadgradnjo železnice LJ-KR upošteva našo zakonodajo in Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa, ki pa NE VKLJUČUJE vibracij, ki jih povzroča promet po železnici.

Kljub temu NLZOH v dodatnih usmeritvah (31. 8. 2023) opozarja, »da je precej neznank glede povzročanja **morebitnih vibracij med samimi obratovanjem** železniške proge, predvsem pri vožnji skozi predor. Prav tako ni poznano, na kakšni oddaljenosti od bivalnih območij bosta oba portala predora. Zato naj bo v vseh fazah načrtovanja ta problematika resno obravnavana. Priporočamo pa, da se trasa čim bolj odmakne od bivalnega območja.« Opozarjamo, da je NLZOH že leta (16. 5. 2016, št. Številka: 212b-09/1649-161 NP - 54/2) zahteval ukrepe proti **vibracijam** na območju poselitev, kjer bo potekala trasa železnice«. V okoljskem poročilu se kljub tem priporočilom podatkov o oddaljenosti predorov in pokritih vkopov, v primerih, ko se predor začne s pokritim vkopom, ne navaja, kar onemogoča objektivno oceno vseh obremenitev najbližjega prebivalstva. Pripravljenec okoljskega poročila za **čas obratovanja železnice** ni niti presojal vplivov tresljajev, niti predlagal omilitvenih ukrepov.

Naša zakonodaja tudi pomanjkljivo obravnava zdravje in počutja ljudi, še posebej ne ranljivih skupin (stari, otroci, bolni – se težje zdravijo v hrupnem okolju npr.,....). Ocena hrupa, ki se na eni strani v metodologiji sklicuje na domnevo o popolni odpravi hrupa na viru, ki naj bi bila del Operativnega programa varstva pred hrupom (številka: 35411-1/2020-2550) na drugi strani povsem zanemari strokovno podprto dejstvo istega dokumenta, da ima lahko hrup na zdravje in počutje ljudi različne negativne učinke. Ti so odvisni od številnih dejavnikov, npr. ravni hrupa in drugih značilnosti zvoka, našega počutja in aktivnosti, s katerimi se ukvarjamo v času, ko nas hrup zmoti, pomembnosti informacije, ki nam jo zvok posreduje, pa tudi od našega odnosa do vira hrupa. Pri posebej ranljivih skupinah ljudi, kot so starejši, otroci, slepi, ljudje s poškodbo sluha, bolj občutljivi ljudje idr., so negativni vplivi hrupa navadno večji. Opozarjamo tudi na **ETC HE Report 2023/11: Environmental noise health risk assessment**, ki kot kriterije za določanje stroškov bolezni zaradi hrupa navaja srčno-žilne bolezni, presnovne bolezni in bralne probleme otrok. Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju, ki temelji na Direktivi 2002/49/EC, zahteva od držav članic postopno in dolgoročno zmanjševanje obremenjenosti s hrupom prometa nad 55 dBA za Lden in 50 dBA za Lnoč. Predvsem pri novih posegih bi ta meja morala biti cilj.

Pozivamo NLZOH, da v svojih mnenjih upošteva vse smernice, ki so jih glede kumulativnega učinka hrupa podali WHO in druge organizacije. Prav tako pozivamo NLZOH, da se opredeli do ukrepov protihrupne zaščite v Stanežičah, Mednem in Seničici, kjer bo nov potek trase povzročil nove vire hrupa. Pripravljenec Okoljskega poročila pa opozarjamo, da umanjkanje tako pomembnih podatkov, kot je ocena obremenitev zaradi tresljajev, na katere opozarja NLZOH, onemogoča objektivno oceno kumulativnih vplivov.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27. 8. 2024



Podpis

[Handwritten signature]

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osebni podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog:

Podcenjen izračun ocene obremenitve s hrupom zaradi pomanjkljivih vhodnih podatkov

1. Pripravljaivec OP in izdelovalec elaborata (Elaborat št. 21_976/SH_LJ-KR Ocena obremenitve s hrupom) povsem zanemari učinke generiranja hrupa **na portalih pokritih vkopov na bližnje stanovanjske hiše do 150 m od portala (stanovanje hiše z naslovi Stanežiče in Seničica)**. Napiše sicer, da je za namen **zmanjševanja motnje** potrebno **na vseh portalih predorov** načrtovati absorpcijske obloge, ki zmanjšujejo prehod zvoka iz tunela v okolico portala. Obloge naj bodo visoko absorpcijske v dolžini trikratne širine portala oziroma minimalne dolžine 50 m, a te trditve ne podkrepí z izračuni.
2. Zahtevamo tudi modelni prikaz širjenja hrupa v okolico pri različnih dolžinah absorpcijske obloge na portalu **pokritega vkopa Medno JUG in Medno Sever. Predvsem pa manjka izračun širjenja hrupa izven portalov predorov in pokritih vkopov glede na dolžino absorpcijske obloge IN VKLJUČITEV TEGA PODATKA V OCENO HRUPA za vse bližnje hiše (Stanežiče 62, Stanežiče 63b, Stanežiče 63c, Stanežiče 25b, Stanežiče 30), Stanežiče 30A)**. Elaborat, ki presoja vplive hrupa (elaborat št. 21_976/SH_LJ-KR Ocena obremenitve s hrupom), bi tak modelni prikaz moral vsebovati. Na 30 m oddaljenosti od portala na višini 4 m in odmaknjenosti 20 m hrup 60% močnejši, pri tem je treba poleg hrupa, ki ga generira predor upoštevati, ali so stene predora obložene z absorpcijskimi oblogami ali ne. [HB Umgebungslaerm Kap6.pdf \(laerminfo.at\)](#).
3. Pri izračunu emisije hrupa železniškega prometa je upoštevana posodobitev voznega parka in zamenjava klasičnih litoželeznih zavornjakov na tovornih vagonih s kompozitnimi (glej poglavje T.8.2) (Elaborat št. 21_976/SH_LJ-KR Ocena obremenitve s hrupom, str. 27). Naše vprašanje je, na kateri akcijski načrt zamenjave litoželeznih zavornjakov na tovornih vagonih se sklicujete in v kakšnem obdobju in v kakšnem deležu bo projekt zamenjave litoželeznih zavornjakov na tovornih vagonih realiziran, saj je to ključna informacija za testiranje metodologije izračuna? Tuje strokovne podlage namreč trdijo, da šele pri več kot 50% zamenjavi vozil, ki so za 14 dBA tišji, je učinek na sprejemnika za 3 dBA nižji. Za zamenjavo litoželeznih zavornjakov se pričakuje redukcija hrupa za do 6 dBA, kar pomeni tudi manjši učinek na sprejemnika.
4. Pri izračunu emisije hrupa železniškega prometa je upoštevana posodobitev voznega parka (elaborat št. 21_976/SH_LJ-KR Ocena obremenitve s hrupom, str. 27). Menimo, da je posodobitev voznega parka, vsaj kar se tiče novih tovornih vagonov v tako majhnem deležu, da se ga ne bi smelo upoštevati kot zmanjšanje hrupa, saj je modelni izračun že posebej upošteval moderne vlake. Avstrijski model trdi, da šele, ko je zamenjanih 90% vseh vagonov voznega parka, ki imajo za 14 dBA nižjo raven hrupa, pade emisijski razred za 10 dBA. [HB Umgebungslaerm Kap6.pdf \(laerminfo.at\)](#).

Zahtevamo ponoven izračun obremenitve s hrupom za stanovanjske hiše v širšem območju portala pokritega vkopa Medno Jug in Medno Sever in ob celotnem odmiku trase zaradi podcenjenega izračuna.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okoliu prijazen tir« dr. Primož Šterbenc

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 33

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog:

Pripomba: **Zahtevamo natančno opredelitev ukrepov protihrupne zaščite pokritih vkopov, zlasti Medno Jug**

Okoljsko poročilo (OP) (št. 1462-21 OP) ugotavlja, da je večina portalov locirana v bližini obstoječe poselitve. Znotraj pokritih vkopov/predorov se generira hrup zaradi vožnje vlakov skozi celotno dolžino predora, ta pa zaradi odbojev od odbojnih površin tunela prehaja iz portalov v širšo okolico portala. **Z povečanjem dolžine pokritega vkopa/predora se motnja na območjih portalov povečuje. Za namen zmanjševanja motnje je potrebno na vseh portalih predorov načrtovati absorpcijske obloge, ki zmanjšujejo prehod zvoka iz tunela v okolico portala.**

Zahtevamo modelni prikaz širjenja hrupa v okolico pri različnih dolžinah absorpcijske obloge na portalu **pokritega vkopa Medno JUG in Medno Sever**. Elaborat (elaborat št. 21_976/SH_LJ-KR Ocena obremenitve s hrupom), ki presoja vplive hrupa, bi tak modelni prikaz moral vsebovati. Na 30 m oddaljenosti od portala na višini 4 m in odmaknjenosti 20 m od linije hrupa je hrup 60% močnejši, pri tem je treba poleg hrupa, ki ga generira predor in pokriti vkop upoštevati, ali je cev obložena z absorpcijskimi oblogami ali ne. [HB Umgebungslaerm Kap6.pdf \(laerminfo.at\)](#).

Okoljsko poročilo (OP) (št. 1462-21 OP) in Elaborat (elaborat št. 21_976/SH_LJ-KR Ocena obremenitve s hrupom) **nista niti toliko natančna, da bi posebej določila ukrepe za portale predorov in portale pokritih vkopov za vsak predor/pokriti vkop posebej. Zato zahtevamo, da se za vsak portal pokritega vkopa in vsak portal tunela (kjer je to relevantno) določi dolžina absorpcijske obloge.** Zahtevamo popravke in dopolnila elaborata »Predor Medno« (št. 210093/1/P-ME IDR in SP (idejne rešitve in strokovne podlage). Elaborat namreč samo dopušča možnost, da se v predoru Medno namesti absorpcijska obloga. Za **pokriti vkop Medno Jug** pa poglavje 4.8.1. ne predvideva absorpcijske obloge. Tak elaborat je v nasprotju z okoljskim poročilom in elaboratom Ocene obremenitve s hrupom.

Južni portal se približa naselju Medno, kot napačno piše v elaboratu, ampak naselju Stanežiče.

Zahtevamo torej jasno opredelitev dolžine absorpcijskih oblog za portale pokritih vkopov Medno Jug in Medno Sever, ki bo temeljila na realnih izračunih generiranja hrupa.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27. 8. 2024



Podpis

Izjava:

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog:

**Netočna projekcija obremenitve s hrupom 2025 na odseku Vižmarje-Medvode
(NEUPOŠTEVANJE NOVE POSELITVE V ELABORATU 21_976/SH_LJ-KR, julij 2023 in v
okoljskem poročilu)**

Nasprotujemo trditvi v Okoljskem poročilu, da bo nov koridor proge na vseh odmikih zmanjšuje obremenjenost s hrupom. Na odseku Stanežiče-pokriti vkop Medno- Seničica nov potek ne bo zmanjšal števila preobremenjenih stavb v najbolj obremenjeni etaži. Teh bo več kot pri obstoječem poteku proge. V elaboratu ocene emisij hrupa med bolj obremenjenimi stavbami manjkajo Stanežiče 53b, Stanežiče 50, Stanežiče 63c, Stanežiče 63d Stanežiče 62 in Stanežiče 62a tudi zaradi učinkov impulznega hrupa.

Menimo, da je več prebivalcev po novem poteku proge obremenjenih s hrupom tudi v 500 m pasu. Takšno načrtovanje trase ni v skladu z Direktivo o hrupu (Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa, katere namen je ne samo zmanjšati okoljski hrup, kjer je to potrebno, ampak tudi ohraniti kakovost okoljskega hrupa, kjer je ta dobra. Tudi OP varstva pred hrupom (2022) priporoča upravljanje okoljskega hrupa z uravnoteženim pristopom in spodbuja: načrtovanje rabe prostora upoštevajoč obstoječe in prihodnje obremenitve s hrupom in ohraniti območja v urbanem in naravnem okolju, ki s hrupom niso obremenjena. V 500 m pasu novega poteka trase se občutno poslabša kvaliteta hrupa za več prebivalcev (predvsem večje naselje Stanežiče, nekoliko Seničica) kot jih je trenutno obremenjenih s hrupom.

Pri projekciji obremenitve s hrupom za leto 2050 ni upoštevana načrtovana nova poselitve (Nove Stanežiče), kjer se načrtuje 8000 stanovanj, kar je upoštevano zgolj pri rezervaciji prostora za bodočo postavitev **protihrupnih ograj, moralo pa bi biti upoštevano tudi pri projekcijah obremenitev s hrupom.**

Pri novih posegih bi morali stremeti k temu, da je sama rešitev načrtovana tako, da ukrepi sploh v večini niso potrebni. Na novem poteku trase bodo potrebni tudi pasovni ukrepi na objektih, kar ni v skladu s usmeritvami.

Opozarjamo na mnenje strokovnjakov, da je hrup ena od najbolj resnih posledic izgradnje prometne infrastrukture. Opredelimo ga lahko kot **neželen, neprijeten zvok** in prebivalci tovrstno ogroženih krajev ga pogosto omenjajo kot nekaj, kar jih zelo moti. Pogosto je tudi vzrok za izselitev iz kraja. Normativi na tem področju so znani, opozoril pa bi, je bilo mnenje strokovnjaka, da so ljudje, ki so do začetka gradnje živeli v zelo tihem vaškem okolju, lahko še bolj občutljivi na zvok kot meščani.

V Civilni iniciativi trdimo, da bo nov potek proge skozi pokriti vkop in predor Medno poslabšal kakovost okoljskega hrupa večjemu številu prebivalcev kot bi ga nadgradnja proge ob obstoječi progi. Opozarjamo tudi, da je učinek prekomernega hrupa, ki bo prisoten na novem poteku proge in se bo neposredno približal revitaliziranim stanovanjskim področjem in načrtovani poselitvi večji kot ob sedanji trasi proge (označeni VM1). Območje ob obstoječi železnici je do določene mere že degradirano in namenjeno komercialni uporabi stavb za namene kratkoročnega najema in gospodarskih dejavnosti.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27. 8. 2024



Podpis

[Handwritten signature]

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osebni podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 35

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog:

**Upoštevanje kumulativnega učinka hrupa in tresljajev ter bolj ranljivih skupin prebivalstva
NEUPOŠTEVANJE NIZKOFREKVENČNEGA HRUPA (NFZ) PRI NAČRTU APH (ELABORAT ŠT.:
21_976/SH_LJ-KR, PROJEKT ŠT. 210093/1, JULIJ 2023, št. elaborata 21_976/SH_LJ-KR**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo zaskrbljeni zaradi povečanja hrupa v lokalnem okolju v času delovanja. Opozarjamo na smernice WHO (1999), ki o hrupu navajajo, da če je v hrupu prisoten NFZ, je potrebno upoštevati **načelo previdnosti**, ker je tovrsten zvok bolj moteč.

V študiji (ELABORAT ŠT.: 21_976/SH_LJ-KR, PROJEKT ŠT. 210093/1, JULIJ 2023) se navaja, da mora imeti pregrada absorpcijo 8-11 dBA, po standardu SIST EN 1793-1. Ta standard vsebuje frekvenčno uteženje in se zaradi tega izgubi pomembna informacija o frekvenčni karakteristiki absorpcije, kar je izjemno pomembno, še posebej ker lahko pričakujemo nizke frekvence, ki jih dBA praktično zanemari. Generalno gledano se študija sklicuje na serijo standardov EN-1793. Pri tem je potrebno poudariti, da je to serija standardov za protihrupne ograje za avtoceste. Specifično je uporabljen spekter cestnega hrupa, ki je definiran v EN 1793-3, za uravnoteženje rezultatov, kar je za železnico neprimerno. Poleg tega je nočni čas bolj kritičen zaradi motenj spanja in zaradi precejšnjega (enakega) deleža nočnega prometa je treba opozoriti, da NFZ vpliva na nočno spanje, na vznemirjenost.

Iz napisanega pričakujemo, da bo načrtovalec ponovno preučil okoljske vplive in omilitvene ukrepe za nizkofrekvenčni hrup. Menimo, da bi bil potek nadgrajene proge ob obstoječi progi (ne po novi trasi, ki je predmet DPN) manj okoljsko obremenjujoč, saj bo po izvedbi DPN Jeperca-Stanežiče-Brod bližje trasi manj stavb, ki jih bo NFZ najbolj prizadel.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27. 8. 2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: ZMANJŠANA DOSTOPNOST ZARADI UKINJENE MEDANSKE ŽELEZNIŠKE POSTAJE

V predlogu Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana – Kranj/Naklo na odseku Vižmarje–Medvode se ukine železniška postaja Medno. V Elaboratu optimizacij za doseganje višjih hitrosti (marec 2023) sta na tem odseku predstavljeni dve variantni rešitvi – ob obstoječi progi (VM 1) in skozi Medanski tunel (VM2).

V obeh primerih Elaborat predlaga ukinitve postaje Medno in nadomestitev s postajo Stanežiče. Kraji naselij Dvor, Stanežiče in Medno (in tudi širše, npr. Vikrč), združeni v Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, ne moremo razumeti razlogov za tak predlog in se z njim ne strinjamo.

Železniška postaja Medno služi krajanom Medna, Vikrč (pred poručitvijo brvi avgusta 2023) ter Stanežič in zagotavlja hitro in trajnostno mobilnost (uporabnikom železnice). Pred kratkim je bila preurejena, na novo je bilo urejena postajna platforma, nadstrešek in prostor za kolesa.

1. Razdalje med postajami ne morejo biti argument za ukinitve, saj bi med Medvodami in Stanežičami po tem predlogu bila razdalja v dolžini cca 5 km.

Medvode	danes	po predlogu DPN
Medno	3,8 km	-
Stanežiče	-	plan cca 5 km
Vižmarje	4,5 km	plan cca 3,5 km
Stegne	2,4 km	2,4 km
Šiška	1,5 km	1,5 km
Tivoli	1,7 km	1,7 km
Ljubljana	1,5 km	1,5 km

To je neprimerljivo daljša razdalja kot med vsemi drugimi železniškimi postajami do Ljubljane. Iz gornje tabele je razvidno, da so **razdalje do Vižmarij, Stegen, Šiške vse okoli 2 km, zakaj je potem razdalja med Medvodami in Stanežičami skoraj 5 km?**

2. Z ukinitvijo postaje Medno se poslabša dostopnost do uporabnikom prijaznega trajnostnega prevoza za kraje Vikrč, Mednega in severnega dela Stanežič. Ti imajo zdaj od 50 do 700 m poti do postaje, po ukinitvi pa bodo imeli do načrtovane postaje Stanežiče za severni del te vasi, kraje Medna in Vikrč dodatnih 2,5 do 4,5 km poti, kar je časovno in ekonomsko gledano bistveno poslabšanje trenutnega stanja.

Ker vožnja z vlakom ne bo več konkurenčna osebnemu vozilu, predvidevamo, da se bo število lokalnih potnikov zmanjšalo in povečalo število vozil v mesto Ljubljana. Med glavnimi cilji nadgradnje proge so navedeni tudi učinkovitejše vodenje prometa, izboljšanje storitev prevoza potnikov in večja vloga v javnem potniškem prometu! Za lokalno prebivalstvo ob železnici takšen predlog pomeni korak nazaj!

Dodatno argumentiramo svojo zahtevo tudi z že potrjenim projektom izgradnje nadomestnega mostu čez Savo (finančno velik zalogaj), kjer se posebej poudarja ponovna povezljivost naselij na levem bregu z železniško postajo Medno.

Civilna iniciativa »Okolju prijazen tir« zato v imenu podpornikov zagovarja prijazen dostop do trajnostne mobilnosti in izrecno nasprotuje ukinitvi postaje Medno.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno inicijativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Primož Šterbenc

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **POJASNILA GLEDE NEGATIVNIH UČINKOV NA OKOLJE IN ZDRAVJE V ČASU GRADNJE**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo proučili predlog Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana Kranj/Naklo in odkrili pomanjkljivosti v Elaboratu E_10A.

Od ministrstva in pripravljalca elaborata zahtevamo naslednja pojasnila Elaborata E_10A, projektna naloga št. PR-2021-023-A):

1. Sinergijski učinek povečane obremenitve s hrupom in vibracijami v času gradnje lahko vpliva tudi na zdravje ljudi, zato je dosledno upoštevanje omilitvenih ukrepov v času gradbenih del nujno (E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje), še posebej zato, ker se v nadaljevanju ne upošteva sinergijskega učinka hrupa in vibracij.
2. V elaboratu E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje: naslednja trditev je povsem nejasna: obremenitev s hrupom povečana predvsem v dnevnem obdobju, v večernem in nočnem obdobju le na območju gradnje južnega portala predora Medno. Zahtevamo izračun kumulativnih učinkov za najbližje stanovanjske stavbe za hrup in vibracije in njihov učinek na zdravje ljudi.
3. V elaboratu E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje: Omilitveni ukrep *Zmanjšanje obremenitve s hrupom hrupa zaradi transporta za potrebe gradnje*. Natančno opredelite, kaj pomeni zapis pri omilitvenih ukrepih v tem sklopu: »izjema so območja gradnje predorov, kjer so po gradbišču dovoljeni interventni prevozi tovornih vozil tudi v ostalih obdobjih dneva«.
4. V elaboratu E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje: *Zmanjšanje emisije hrupa zaradi obratovanja delovnih strojev*. Natančno opredelite, kaj pomeni zapis v tem omilitvenem ukrepu: gradnja predorov je dovoljena v vseh obdobjih dneva, pri čemer se lahko v večernem in nočnem obdobju uporabljajo le gradbiščni platoji pred portali predorov (začasne naprave, začasno odlaganje zemljine, manipulacijska dela).
5. Kdaj in kje poteka začasno odlaganje zemljine (posebej za predor in pokriti vkop Medno Jug in Medno Sever)? Prikažite slikovno na načrtu.
6. V elaboratu E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje: *Zmanjšanje emisije hrupa zaradi obratovanja delovnih strojev*. Natančno opredelite in pojasnite, kaj pomeni zapis tega omilitvenega ukrepa: gradnja predorov je dovoljena v vseh obdobjih dneva, pri čemer se lahko v večernem in nočnem obdobju uporabljajo le gradbiščni platoji pred portali predorov (začasne naprave, začasno odlaganje zemljine, manipulacijska dela): kaj in kje potekajo manipulacijska dela, kaj pomeni delovanje »začnih naprav« in kaj so začasne naprave.
7. V elaboratu E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje piše: Morebitna sanacija hrupa ob dovoznih cestah v času gradnje se opredeli na podlagi rezultatov monitoringa hrupa v času gradnje na podlagi dejanskih razmer na in v okolici gradbišča ter izbire transportnih poti. Kdo je odgovoren za sanacijo in v primeru, da to ni investitor, zakaj investitor ni odgovoren za sanacijo? Kako poteka nadzor nad sanacijo.
8. Kateri zakon omogoča, da kljub predvidenim omilitvenim ukrepom (protihrupne ograje), gradbišča delujejo samo med 6. in 18. uro, medtem ko lahko ob portalu tunelov (projektna naloga št. PR-2021-023-A) dela potekajo 24 ur?
9. Definirajte, kaj pomeni »portal tunelov« (oddaljenost od tunela), kjer je dovoljena 24 urna gradnja. Po kakšni metodologiji je narejena obremenitev s hrupom in vibracijami za 24-urno gradnjo, kako je pri oceni obremenitve upoštevan linijski in impulzni hrup (vzratna vožnja tovornjakov)?
10. Kaj je mišljeno s »portalom tunela« v primeru predora Medno (portal Medno Jug)? Kaj pomeni »portal tunela« - pojasnite z grafičnim prikazom in podatkom o oddaljenosti od stanovanjskih hiš.

11. V elaboratu E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje: Okoljsko poročilo v času gradnje trdi: Sinergijski učinek povečane obremenitve s hrupom in vibracijami v času gradnje lahko vpliva tudi na zdravje ljudi, zato je dosledno upoštevanje omilitvenih ukrepov v času gradbenih del nujno.
12. V elaboratu E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje: Ukrep »intenzivna gradbena dela na odprtih površinah lahko v splošnem potekajo le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer, ob sobotah do 16. ure« ni razumljiv, saj ni pojasnjeno, kaj pomeni pojem »odprte površine« in »v splošnem«.
13. V elaboratu E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje: Omilitveni ukrep »transport za potrebe gradnje po javnem cestnem omrežju naj poteka le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer« ni konkretiziran.
14. V elaboratu E_10A_Strokovne_podlage_s_podrocja_okolja_za_cas_gradnje: Omilitveni ukrep »Posebna pozornost med gradnjo mora biti usmerjena na območja, kjer se gradbišča neposredno približajo stanovanjski pozidavi - na teh območjih je treba z logističnimi ukrepi organizacije gradbišča omejiti vpliv na najnižjo možno raven,« je neustrezen, saj ni konkretiziran.

Od ministrstva zahtevamo, da se elaborat v gornjih točkah dopolni. Obenem opozarjamo, da bi drugačen potek trase pomenil veliko manjšo obremenitev okolja in zdravja ljudi med gradnjo (trajanje gradnje, količine izkopanega materiala in posledično intenzivnosti odvoza materiala (hrup, vibracije, PM10, prašni delci) in bi imel veliko manj zdravstvenih rizikov kot izbrana varianta, ki je vključena v predlog DPN.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Primož Šterbenc

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimó, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **POMANJKLJIVA IN NEKONSISTENTNA OBRAVNAVA VIŠKOV ZEMELJSKEGA IZKOPA IN OPREDELITEV OBMOČIJ ODLAGANJA**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo proučili dokumentacijo DPN vezano na količine zemeljskega izkopa, uporabo in odlaganja velikih količin izkopov, ki so vezani na načrtovane izvedbe pokritih vkopov in izgradnjo tunela skozi Medanski hrib. **Zasledili smo različne količine predvidenega izkopenega materiala, tudi različne predvidene oblike ravnanja z materialom in navedbo različnih lokacij odlaganja.**

Vidik nastanka, pretovarjanja, prevoza in odlaganja ogromnih količin izkopenega materiala bo najbolj prizadel kraje Stanežič in Medna, širše pa bodo aktivnost odlaganja in prevažanja materialov močno poslabšala kakovost bivanja prebivalstvu vzdolž celotnega DPN za več let. Zahtevna in obsežna gradbena dejavnost z izkopi pokritih vkopov in tunelov se odraža tudi v posredovanih smernicah nosilcev urejanja prostora, nismo pa zasledili, kako so bile le-te upoštevane in integrirane v DPN.

Prosimo za natančno obrazložitev, v katerem delu DPN so bile upoštevane smernice vezane na odlaganje viškov zemeljskega izkopa?

Zadnje dopolnilne smernice MKGP za Ministrstvo za naravne vire in prostor (24. 8. 2023 št. 350-14/2016/21) zahtevajo, da se **zaradi predvidenih obsežnih lokacij odlaganja viškov materiala** (ki nastajajo v času gradnje) na K1 (v površini kar 20,9 ha) poiščejo lokacije, ki ne posegajo na kmetijska zemljišča zlasti ne na kmetijska zemljišča v uporabi. **V smernicah je jasno navedeno, da v kolikor to ni mogoče, naj se prouči možnost racionalizacije posegov na kmetijska zemljišča.** V Elaboratu ravnanja z izkopanim materialom (marec 2024) so vključene informacije v zvezi z viški zemeljskega izkopa za obravnavano območje – preverjene so bile različne variante, na koncu kot bolj realna možnost odlaganja kar v gramoznici Stanežiče (za cca. 1.850.000,0 m³) in Premogovniku Velenje. V Stanežičah gre trenutno še za pretežno kmetijsko rabo (neupoštevanje smernic), za premogovnik Velenje pa še ni bila izvedena študija.



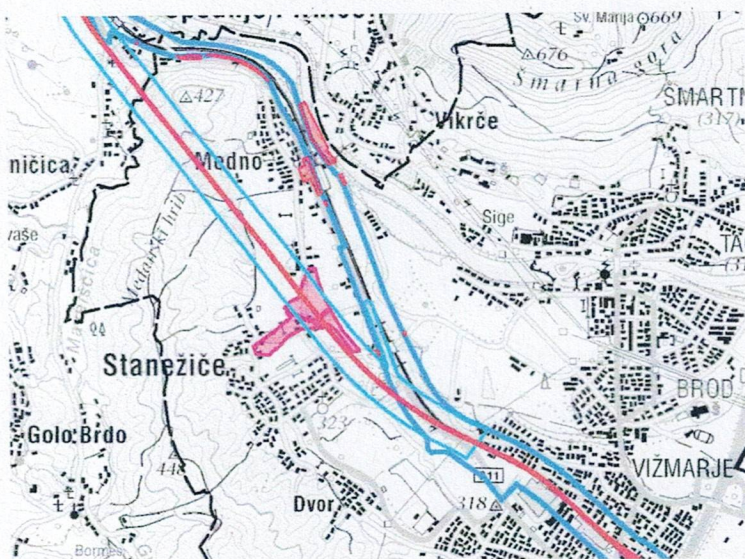
Slika 8: Prikaz lokacije Stanežiče za uporabo viškov, razdeljene na 3 cone.

Ministrstvo opozarjamo, da je tudi vidik odlaganja materialov ob tako obsežnih izkopov lahko pomemben dejavnik pri odločitvi za izvedbo investicije.

V Prilogi 5. Obrazložitev in utemeljitev DPN je na str. 33 zapisano, da se približno 1.828.493.552 m³ uporabi za sanacijo rudniških površin Premogovnika Velenje, kar pa se izključuje z zapisanim v Elaboratu ravnanja z izkopanim materialom in količinami, zapisanimi v Okoljskem poročilu. V

Okoljskem poročilu (str. 26) navajajo, da bo pri obravnavani gradnji predvidoma nastalo okoli 2.802.059 m³ izkopanega materiala, okoli 1.486.111 m³ pa predstavlja viške.

Prosimo tudi za pojasnitev nekaterih zarisov območij odlaganja zemljine, ki je predviden med objekti in na kmetijskih površinah in vzbuja velike skrbi prebivalcem Stanežič. Prosimo za strokovno obrazložitev uporabljenega gradiva (glej sliko spodaj) in argumentacijo, kdo si je drznil izvesti tak zaris, ki je povsem v nasprotju s podanimi smernicami (npr. Smernice MKGP, 24.8.2023).



Ministrstvo in odgovorne pripravljavce strokovnih podalg prosimo, da nam posreduje jasno in nedvoumno navedbo končne ocene:

- **Bolj natančne količine izkopanega materiala po odsekih (predvsem na odseku 9, 10, kjer je predvideno najbolj obsežno izkopavanje).**
- **Navedbo natančnih lokacij odlaganja (utemeljeno) in predvidene količine odloženega materiala po lokacijah.**
- **Predstavi tudi terminske plane odlaganja v povezavi s potekom gradnje.**

Naše širše območje bi bilo v primeru izvedbe predlaganega DPN prizadeto ne le z dolgoletno gradbeno dejavnostjo in izgubo dragocenih kmetijskih zemljišč, ampak bi tudi nosilo breme odlaganja in pretovarjanja ogromnih količin izkopanega materiala.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

PRIPOMBA/PREDLOG

št. 39

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **PREDLOG O IZVZETJU ZAHTEV GLEDE INFRASTRUKTURE**

Variantna rešitev VM2, ki je vključena v predlog DPN za nadgradnjo proge Ljubljana – Kranj/Naklo, ima številne negativne vplive na okolje: premika progo v krajinski park, uniči 27 ha prvovrstnih kmetijskih zemljišč, prečka registrirano kulturno dediščino in primestnim uporabnikom ukinja postajo, hrupu pa izpostavlja več ljudi kot VM1 (torej nadgradnja proge na obstoječi trasi). Poleg tega njene naložbe ni moč utemeljiti, saj je enkrat dražja od alternativne variante VM1 in v celoti ekonomsko nesmiselna (skrajšanje časa potovanja za 54 sek za 11 vlakov na dan).

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« zato ministrstvu **predlagamo, da za ta odsek poda predlog za izvzetje zahtev glede infrastrukture, ki naj zagotavlja minimalne hitrosti 160 km/h. Podlago za to daje preambula Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja**, kjer piše:

*Izvetja iz zahtev glede infrastrukture, ki se uporabljajo za jedno omrežje, razširjeno jedno omrežje in celovito omrežje, bi morala biti mogoča samo v ustrezno utemeljenih primerih in pod določenimi pogoji. To bi moralo vključevati primere, **ko naložb ni mogoče utemeljiti** ali ko obstajajo specifične geografske ali precejšnje fizične omejitve, na primer v najbolj oddaljenih regijah ter drugih oddaljenih, otoških, obrobnih in gorskih regijah ali na redko oziroma gosto poseljenih območjih, **ali ko je veliko negativnih vplivov na okolje** ali biotsko raznovrstnost. Komisija bi morala pri ocenjevanju zahtev držav članic za izvetja ustrezno upoštevati morebitne učinke na interoperabilnost in neprekinjenost omrežja ter njihov vpliv na povezane odseke v sosednjih državah članicah.*

Omenjeno izjemo je Slovenija že uporabila na odseku Logatec – Borovnica, ki je tudi del jedrnega TEN-T omrežja, kjer naj bi proga 130 km/h namesto 160 km/h.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

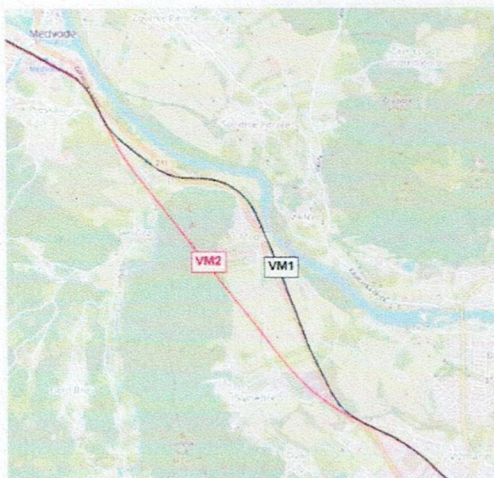
Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **PREDLOG VARIANTNE REŠITVE VM3**

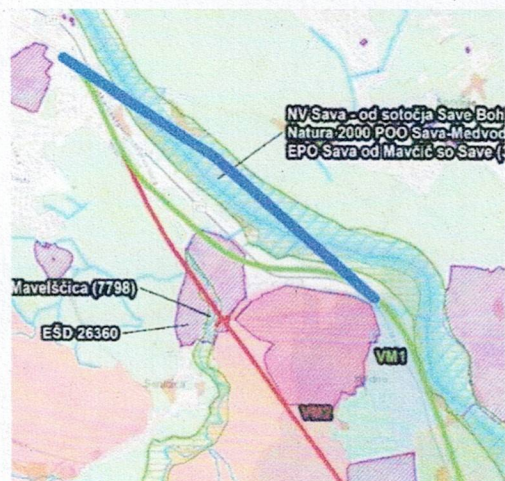
V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« se zavzemamo za varianto VM1 na odseku Vižmarje Medvode (torej optimizacijo in nadgradnjo proge ob obstoječem tiru). V kolikor predlog o izvzetju zahtev glede infrastrukture, ki naj zagotavlja minimalne hitrosti 160 km/h ne bo sprejet, ministrstvu **predlagamo, da prouči možnost variante VM3.**

Razumemo, da je največji izziv variante obstoječe trase VM1 krivinski radij 520 m, ki ne dovoljuje hitrosti do 160 km/h. Ta krivinski radij se pojavi pri prehodu proge okoli Medanskega hriba (spodnja slika, črna črta pri oznaki 211) (Slika 1).



Slika 1

Z drugimi besedami, če bi se obstoječa trasa lahko izognila omenjenemu krivinskemu radiju okoli Medanskega hriba, bi lahko tudi na VM1 dosegali želene hitrosti. Spodnja slika (slika 2) prikazuje predstavljajo shematično takšno rešitev (VM 3) kot modro črto.



Slika 2

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!

K PREDLOGU DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA
nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom
v času javne objave od 10. junija do 30. avgusta 2024

Pripomba/predlog: **NAPOVED IZRABE PRAVNIH SREDSTEV**

V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« smo pripravljene izrabiti vsa pravna sredstva, ki so nam na voljo, da bi preprečili neekonomičen, nezakonit in okolju škodljiv projekt nadgradnje železniške proge Ljubljana – Kranj/Naklo po trasi VM2, predvsem:

1. Zahteva za presojo vplivov na okolje (PVO)

Predlog DPN z okoljskim poročilom ne vključuje celovite presoje škodljivih vplivov na prebivalstvo in zdravje ljudi ter na okolje. V Civilni iniciativi »Okolju prijazen tir« bomo kljub izdelanemu Okoljskemu poročilu, ki je nepopolno, zahtevali presojo vplivov na okolje v skladu s prvo točko 168. člena Zakona o varstvu okolja (ZVO – 2), Uradni list RS, št. 44/22, zaradi okoljske škode, ki bi nastala ob sprejemu in izvedbi obravnavanega DPN.

2. Vključitev v postopek pridobivanja gradbenega dovoljenja kot stranski udeleženec

Ker imamo neposreden in močan pravni interes (lastniki zemljišč smo neposredno prizadeti zaradi predlaganega projekta) se bomo v civilni iniciativi vključili v postopek kot stranski udeleženec, kjer bomo podajali pripombe in zahtevali dodatne analize.

2. Ugovor v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja

V kolikor bo ministrstvo kot investitor vztrajalo pri predlagani nadgradnji železniške proge in bo tudi pridobilo okoljevarstveno soglasje, bomo v civilni iniciativi sprožili ugovor zoper izdajo okoljevarstvenega soglasja, ki je potrebno za izvedbo projekta z razlogom, ker so bile v postopku izdaje soglasja kršene okoljske zakonodaje oz. niso bili upoštevani vsi relevantni podatki.

3. Upravni spor

V kolikor bi ob neupoštevanju naših pripomb in kljub gornjim ukrepom prišlo do sprejetja DPN, okoljevarstvenega soglasja in gradbenega dovoljenja, bomo v civilni iniciativi sprožili upravni spor pred pristojnim sodiščem zoper izdano odločbo/sklep, ker smo prepričani, da so bile v postopku kršene zakonodaje, predlog DPN pa posega v naše pravice in legitimne interese.

4. Vloga za revizijo zakonitosti in smotrnosti pri Računskem sodišču RS

V kolikor ministrstvo ne bo upoštevalo naših pripomb bomo v civilni iniciativi razmislili o možnosti sprožitve postopka revizije pri Računskem sodišču Republike Slovenije, ker smo prepričani, da so bila pri načrtovanju kršena pravila glede porabe javnih sredstev in projekt ni smotr.

6. Vloga za pregled skladnosti na Evropsko računsko sodišče

Ker se namerava projekt financirati z evropskimi sredstvi, bomo v civilni iniciativi razmislili o možnosti sprožitve pregleda skladnosti z EU pravili pri Evropskem računskem sodišču. To sodišče bo preverilo, ali so evropska sredstva porabljena v skladu z zakonodajo EU in ali so bili upoštevani načela učinkovitosti, uspešnosti in ekonomičnosti.

7. Pritožba na Ustavno sodišče RS

V primeru neupoštevanja mnenja lokalne skupnosti in izčrpanja vseh drugih pravnih sredstev, smo pripravljeni vložiti ustavno pritožbo.

8. Državlјanska nepokorščina

Ni ravno pravno sredstvo, je pa možno. Civilna iniciativa »Okolju prijazen tir« bo vse prizadete pozvala k motečemu izrazu državljanske nepokorščine, s čimer bi si pridobili možnost pred celotno slovensko javnostjo razgrniti namero nesmotrne porabe davkoplačevalskega denarja na podlagi nestrokovnih študij in nezakonitega postopka.

(opomba: prosimo, pišite čitljivo)

Morebitna priloga: /

V kolikor želite, nam lahko poleg svoje pripombe/predloga zaupate tudi svoje ime in priimek, ni pa to nujno potrebno za nadaljnjo obravnavo pripomb in predlogov.

Ime in priimek: Za Civilno iniciativo »Okolju prijazen tir«, dr. Primož Šterbenc

Datum: 27.8.2024



Podpis

Izjava:

Soglašam/ ne soglašam z objavo svojih osebnih podatkov (ime, priimek, naslov) v analizi in v nadaljnjih fazah državnega prostorskega načrtovanja. Osební podatki se bodo uporabili le za namen priprave in uveljavitve tega državnega prostorskega načrta.

Prosimo, obkrožite!