



ALPE ADRIA GREEN, mednarodno društvo za varstvo okolja in narave
Cesta Franceta Prešerna 26
4270 Jesenice
tel.: 051 - 311- 450
e pošta: info@alpeadriagreen.com

Datum: 30.08.2024

PRIPOMBA/PREDLOG 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 zakonskem roku Alpe Adria Green, mednarodno društvo za varstvo okolja in narave, ki deluje v javnem interesu na področju okolja in narave vlaga **PRIPOMBE** k Predlogu Državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana – Kranj/Naklo (v nadaljevanju DPN) z okoljskim poročilom, ki ga je objavilo Ministrstvo za naravne vire in prostor na svojih spletnih straneh 10.06.2024 do 30.08.2024. V skladu z Zakonom o urejanju prostora (ZUreP-3) in v skladu s predpisi, ki urejajo graditev, se Alpe Adria Green prijavlja kot stranski udeleženec v postopek.

Ugotovitve AAG so pokazale, da predlagatelj DPN ni ravnal v skladu z Aarhuško konvencijo, saj ni obvestil javnost, da gre za spremenjeno traso železniške proge. Aarhuško konvencijo je kršil tudi, ko je predlagatelj objavil DPN v času med počitnicami, ko je večji del prebivalcev, ki so neposredno prizadeti, odsotni in niso bili obveščeni o razgrnitvah DNP. Zaradi kompleksnosti DPN, bi moral predlagatelj predstavitev DPN posneti, da bili dostopni posnetki tudi javnosti, ki se ni mogla udeležiti predstavitev po občinah. Zaradi zgoraj navedenega AAG zahteva, da se vse omenjene načrte ustavi in zavrne. Razlogov je še več in jih nekaj tudi navajamo v nadaljevanju.

AAG podaja POBUDO/PREDLOG, da se za nadgradnjo železniške infrastrukture ponovno preučijo in preverijo možnosti ter predlogi variant za umestitev nove proge za mednarodni potniški in transportni - tovorni železniški promet po trasi ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m., z navezavo na letališče Jožeta Pučnika, ki bi omogočala višje hitrosti, kot je to določeno v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (14), ter da se obstoječi železniški tir Ljubljana – Medvode - Škofja Loka – Kranj/Naklo ohrani v isti trasi in nameni za potrebe primestne železnice, za lokalni potniški promet z izgradnjo dodatnih, novih postajališč.



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

I. PRIPOMBE NA POSTOPEK DPN

1. Neustreznost javnega posvetovanja.

Javni posvetovalni proces ni bil zadosten, saj lokalna skupnost ni bila ustrezno obveščena in vključena v pripravo DPN. Menimo, da bi morali biti organizirani dodatni posvetovalni sestanki, kjer bi lahko prebivalci izrazili svoje mnenje in skrbi. Vključevanje lokalne skupnosti je ključno za transparentnost in legitimnost prostorskega načrtovanja. Boljše sodelovanje in komunikacija z lokalnim prebivalstvom bi lahko pripomogla k večjemu zaupanju v projekt in zmanjšanju morebitnih konfliktov in nesporazumov.

Tudi Aarhuška konvencija zahteva, da država podpisnica konvencije vključi zainteresirano javnost na začetku postopka, ko so še vse možnosti odprte. Ministrstvo za naravne vire in prostor je 10. 06. 2024 javno objavilo ŽE KAR predlog DPN ter določilo rok za podajo pripomb. Ministrstvo javnosti NI omogočilo sodelovanja in podajanja pripomb na pobudo in na strokovne podlage za sprejem DPN in študijo variant, ampak je javnosti omogočilo le podajanje pripomb zgolj že kar na predlog DPN. **Javnost torej NI imela možnosti sodelovati in podajati pripombe v vseh fazah sprejemanja DPN.**

Ministrstvo za naravne vire in prostor je predlog DPN objavilo na spletnih straneh 10.06.2024, to je tik pred poletnimi počitnicami in letnimi dopusti. Javnost je bila tudi soočena s predlogom DPN in ne z osnutkom. Torej javnost sploh NI imela dovolj časa za pripravo učinkovitih pobud, pripomb in komentarjev za vsebine, ki grobo posegajo v bivanjsko okolje in naravo ter lastnino državljanov. S temi opustitvami in z nedopustno preuranjenimi dejanji je kršena Aarhuška konvencija.

V skladu s 16. odstavkom preambule Uredbe (EU) 2024/1679, je treba v fazi načrtovanja in izgradnje projektov ustrezno upoštevati interese regionalnih in lokalnih organov ter tudi javnosti, na katere posamezen projekt skupnega interesa vpliva, česar predlagatelj v fazah pred pripravo predloga DPN ni upošteval, saj javnosti niti ni ustrezno obveščal, niti je ni sistematično vključeval v obravnavo stališč in izhodišč, ki so vplivali na izbiro predlagane trase.

Tudi stališče Ustavnega sodišča je, da sodijo prostorski akti med načrte in programe, ki jih obravnava 7. člen Aarhuške konvencije, zato morajo države članice na podlagi četrtega odstavka 6. člena Aarhuške konvencije zagotoviti udeležbo zainteresirane javnosti že na začetku odločanja, ko so še vse možnosti odprte in lahko javnost učinkovito sodeluje.

Na javnih predstavitvah predloga DPN so predstavniki investitorja poudarjali umeščanje železniške proge s sklicevanjem na javni interes, s čimer so prizadetim občanom dajali občutek neenakovrednega udeleženca v postopku in povzročili občutek nemoči ter pasivnost pri dajanju pripomb. Poudarili bi, da državni organi javni interes lahko uporabljajo za doseganje ozkih, zasebnih interesov, kar ima za posledico neenakopravnost strank v upravnopravnem razmerju, kjer je javna oblast običajno močnejša od zasebne. Kljub temu, pa morajo državni organi javni interes razlagati v skladu s temeljnimi ustavnimi načeli in določbami – pod nobenim pogojem ne sme biti poseženo v absolutne človekove pravice. Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3) v 2. členu



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

določa cilje urejanja prostora, ki so v javnem interesu. V konkretnem primeru gre pri javnem interesu predstavnikov investitorja za **interes** gradnje železniške proge po popolnoma novi trasi, napram že **obstoječi javni koristi**, ki jo državljani koristimo v vsakem trenutku (pravica do zdrave pitne vode iz obstoječih VVO, ki bodo z interesom investitorja prizadete, kot tudi pravica do zdravega in čistega okolja).

2. Nespoštovanje in neskladje s politiko in pravom Republike Slovenije in EU

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/196, 90/21 in 130/22) predvideva, da se program razvoja železniške infrastrukture s sprejemom strategije 2015 usklajuje s politiko Evropske unije, in sicer z Regulativo - 1315/2013. Omenjena regulativa EU 1315/2013 ne velja več. Nadomestila in nadgradila jo je nova Uredba EU - 2024/1679, ki jo je svet EU sprejel 13.06.2024. Vlada je dolžna pripraviti dopolnitve in spremembe strategije in predloga resolucije, s katerimi bo uskladila nacionalni program razvoja prometne infrastrukture in prometa z novo Uredbo. Nesmiselno in v nasprotju z Regulativo TEN-T bi bilo sprejemati DPN, ki ni usklajen niti z do sedaj veljavno Resolucijo. **Predlog DPN tudi zaradi neskladnosti s politiko in pravom EU ni primeren za obravnavo.**

Predlog DPN ni primeren za obravnavo še iz razlogov:

- a. Predlog DPN bi se moral sklicevati na kvalificirane strokovne ocene vplivov na okolje ter na vode (ZV in ZVO). Gradivo, ki je dano obravnavo je v tem pogledu izrazito nepopolno, kar pomeni tudi kršitev direktiv (tretji odstavek 5. člena uredbe 2024/1679):
 - 2001/42/ES z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje;
 - 2011/92/EU z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje;
 - 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst;
 - Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES z dne 23. oktobra 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike;
 - Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa;
 - Direktiva 2009/147/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. novembra 2009 o ohranjanju prosto živečih ptic.

Ignoriranje teh direktiv je posebej nedopustno tudi zato, ker je nedavno Evropska komisija Sloveniji dala izrecne opomine zaradi neupoštevanja pravil varstva okolja, ki veljajo v EU. Zaradi kršitev teh direktiv in regulativ obstaja tveganje, da bo upravičeno zavrnjena možnost za financiranje iz razvojnih sredstev proračuna in skladov EU.

- b. Pravo EU določa - in enako ZJF in UEM - da je pri obravnavah investicij v železniško infrastrukturo treba sočasno obravnavati tudi vozna sredstva (vlake, lokomotive), ki bodo potrebna za predvideno obratovanje investicije po predvidenih vozniških redih. Za potniški promet bo treba določiti, kdaj in v kakšnem obsegu bodo vključeni tuji prevozniki in



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GSM: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

kakšni ukrepi so potrebni za njihovo vključitev. V tehničnem smislu bo za doseganje ciljev "hitrosti do 160 km/h" po novi TNT-T regulativi v Sloveniji treba pospešiti uvajanje potniških vlakov z nagibno tehniko. To je ob omejenih javnih financah edina možnost za realizacijo cilja "do 160 km/h" na slovenskih železnicah v doglednem času. **Vprašanje: Prosimo za pojasnilo, kje predlog DPN to obravnava, sicer menimo, da DPN ignorira vprašanje investicij v vozna sredstva in je iz tega razloga neprimeren za obravnavo.**

- c. Zanimarja eno od bistvenih zahtev Uredbe 2024/1679 (25. odstavek preambule) tudi pri 10. koridorju München-Istanbul, kot delu temeljnega omrežja, je zahteva po temeljnem principu multimodalnosti prometnih točk, zajem strateško najpomembnejših vozlišč in povezav vseevropskega prometnega omrežja, kar je treba zagotoviti s progo mimo Letališča Jožeta Pučnika na Brniku. Sedanje predlagane idejne rešitve z odcepom počasne železniške proge iz hitre, predstavljajo bistven odmik od logike hitrih povezav med letališči (prestolnic) s hitro železnico.
- d. Ne upošteva hierarhije prostorskih aktov po Zakonu o urejanju prostora (ZUreP-3), ki razlikuje strateške in izvedbene akte (50. člen). "(1) Prostorski strateški akti so Strategija, akcijski program za izvajanje Strategije, regionalni prostorski plan in občinski prostorski plan. Prostorski strateški akti so dokumenti razvojnega načrtovanja v skladu s predpisi, ki urejajo javne finance.(2) Prostorski izvedbeni akti so DPN, uredba o najustreznejši varianti, državni prostorski ureditveni načrt, OPN, OPPN, ..." DPN je izvedbeni akt in bi moral slediti strateškemu aktom, sprejetim v Državnem zboru, to je regionalnemu prostorskemu planu in strateškemu občinskemu planu. Pri obravnavanem predlogu DPN ta pogoj ni izpolnjen. Podobno ni možno obravnave DPN nasloniti na nekatere druge strateške akte, ki jih sprejme državni zbor, ker jih vlada ni pripravila in dala v obravnavo v DZ. Tak je na primer manjkajoči predpisani Nacionalni program urejanja voda po Zakonu o vodah, podobno na energetskega področja. **Brez obstoja v DZ sprejetih strateških aktov s primernimi vsebinami niso mogoče ocene vplivov, kar je tudi vsebina opomina Evropske komisije Sloveniji.**
- e. Ker bi predlog DPN že moral odražati elemente nove državne Celostne prometne strategije, ki bi jo Vlada morala pripraviti skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) v petih letih od uveljavitve zakona, ki ga je DZ sprejel 28.09.2022.
- f. Javno objavljeno gradivo vsebuje več dokumentov, ki vsebinsko obravnavajo nadgradnjo železniške proge v koridorju obstoječega tira, medtem ko predlog DPN predlaga rešitve, ki segajo izven koridorja ali se nanašajo samo na del proge številka 20. Spričo tega so neustrezne smernice, CBA analiza obravnava celotno traso proge št.20 (Izračun družbeno ekonomske upravičenosti nadgradnje žel. proge Ljubljana–Jesenice–d.m. v koridorju obstoječe proge po metodi analize stroškov in koristi za potrebe dodatnih optimizacij trase) in ne CBA za predlog DPN med Ljubljano in Kranjem, itd...). Neustrezne smernice in neustrezne finančne podlage ne morejo biti strokovna podlaga, na katerih temelji predlagan DPN z rešitvami.
- g. DPN z okoljskim poročilom je bil dan v javno obravnavo kljub temu, da je Zavod RS za varstvo narave gradivo za »Okoljsko poročilo in Dodatek na varovana območja –gradivo za izdajo mnenja o ustreznosti gradiva za javno razgrnitev, 117.člen ZON« opredelil kot



»neustrezno« in izdal mnenje, da »ni pripravljeno za razgrnitev«. (dopis ZRSVN številka 3563-0123-2023-23 z dne 13.06.2024).

Javnost tako pripravljenemu projektu in projektantu očita neverodostojnost, zato je pred potrditvijo predloga DPN nujna revizija vsebin projekta DPN z okoljskim poročilom (finančna ocena, CBA, smernice in mnenja skladno z rešitvami, ki jih predlaga predlog DPN).

Predlagamo, da se javna obravnava čim prej zaključi kot neuspela in naj predlagatelj da v ponovno javno obravnavo predlog DPN.

Javnost od služb ministrstva in občinskih služb namreč pričakuje, da ščitijo javni interes in pomagajo javnosti pri obravnavah. Javno objavljeno gradivo je zelo obsežno in strokovno, kar povprečnemu občanu prizadetih območij ne omogoča seznanitve z dejansko predstavo o projektu. Delo javnih služb je priprava objektivne predstavitve povzetka projekta, vključno z njegovimi prednostmi in slabostmi z vidika občana. Menimo namreč, da javna razprava ne more nadomestiti dela strokovnih služb ministrstva in občin, saj so te službe plačane za svoje delo.

II. VSEBINSKE PRIPOMBE

Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in sveta z dne 13.06.2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 (v nadaljevanju: Uredba 2024/1679) določa cilj podnebne nevtralnosti, ki ga mora Unija doseči do leta 2050 in jasen cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Emisije iz prometa prispevajo približno 25 % vseh emisij toplogrednih plinov Unije, v zadnjih letih pa so se povečale. Zato evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, da bi Unija lahko postala podnebno nevtralno gospodarstvo do leta 2050, medtem ko bi si prizadevala za cilj ničelnega onesnaževanja, kot je navedeno v sporočilu Komisije z dne 12. 05. 2021 z naslovom „Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal“. V sporočilu Komisije z dne 9. 12. 2020 z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ (v nadaljnjem besedilu: Sporočilo Komisije o Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost) so navedeni mejniki, da bi se predstavila pot evropskega prometnega sistema k doseganju ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti.

4. člen Uredbe 2024/1679 določa cilje vseevropskega prometnega omrežja, in sicer:

- cilju trajnosti, ki nalaga zavezo **večjega varstva okolja, znižanja negativnih zunanjih vplivov, vključno s tistimi, ki so povezani z okoljem, podnebjem, zdravjem, zastoji in nesrečami**, na primer z uporabo shem ekoloških spodbud, ali večje energetske varnosti;
- cilju kohezije na podlagi **učinkovitega usklajevanja in medsebojne povezanosti v potniškem in tovornem prometu med prometno infrastrukturo za promet na dolge razdalje ter za regionalni in lokalni promet**, da bi se olajšale prevozne storitve, tudi v



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

urbanih vozliščih, ali prometne infrastrukture, ki odraža specifične razmere v različnih delih Unije, ...;

- cilju učinkovitosti na podlagi odprave ozkih grl v infrastrukturi ter **vzpostavitve manjkajočih povezav v prometnih infrastrukturah in na povezovalnih točkah med njimi**, in sicer na ozemljih držav članic ter med njimi, zlasti na čezmejnih odsekih, optimalnega povezovanja in medsebojne povezanosti vseh načinov prevoza, vključno z urbanimi vozlišči, **učinkovitejše uporabe nove in obstoječe obratujoče infrastrukture, na primer v železniškem sektorju, ...;**
- cilju povečanja koristi za uporabnike omrežja na podlagi zagotavljanja dostopnosti za uporabnike ter izpolnjevanja njihovih potreb po mobilnosti in prevozu, zlasti ob **upoštevanju potreb oseb v ranljivem položaju**, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo, zagotavljanja standardov varovanja, varnosti in visoke kakovosti, **vključno s kakovostjo storitev za vse uporabnike, za potniški in tovorni promet**, podpiranja kakovosti, učinkovitosti in trajnostnosti prometnih storitev, ki **morajo biti dostopne in cenovno ugodne, ponudbe alternativnih prometnih rešitev v primeru motenj omrežja, vključno z drugimi načini prevoza**, zagotavljanja nemotene mobilnosti v Uniji ali zagotavljanja ustreznega vzdrževanja, ki za obstoječo infrastrukturo skozi celotno življenjsko dobo zagotavlja raven storitev, prilagojeno prometnemu toku,...

Na podlagi navedenega menimo, da se morajo v skladu z Uredbo 2024/1679 na relaciji železniške povezave Ljubljana – Medvode - Škofja Loka – Kranj ohraniti obstoječe postaje in postajališča ter dodati še dodatna, saj je le tako omogočena dostopnost uporabe javnega prevoza s primestno železnico večjemu krogu uporabnikov na način, da je dosežen dostop do železniške postaje do 15 minut hoje. Tudi 66. odstavek preambule Uredbe 2024/1679 spodbuja aktivne načine prevoza, zlasti v urbanih vozliščih, prispeva k podnebnim ciljem Unije, izboljšuje javno zdravje, zmanjšuje zastoje, potnikom ponuja rešitev na zadnjem delu poti in prinaša gospodarske koristi. Pri načrtovanju ali nadgradnji prometne infrastrukture bi bilo treba ustrezno upoštevati infrastrukturo za aktivne načine, vključno z infrastrukturo za pešačenje in kolesarjenje. Torej vzpostaviti več postajališč, ki bodo dostopna uporabnikom predvsem peš, kar je bolj prilagodljivo glede na različne letne čase, bolj dostopno in prijazno uporabnikom in z ničelnim vplivom na okolje.

V 5. členu Uredba 2024/1679 določa, da se **prometno omrežje načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, ter v skladu z okoljskimi zahtevami Unije in nacionalnimi okoljskimi zahtevami, ki se uporabljajo**, in sicer na podlagi razvoja nove infrastrukture ter izboljševanja in vzdrževanja obstoječe prometne infrastrukture, zlasti z vključitvijo vzdrževanja v življenjski dobi infrastrukture v fazo načrtovanja izgradnje ali izboljševanja infrastrukture in **ohranjanjem pripravljenosti infrastrukture za obratovanje; optimizacije povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture**; uvajanja novih tehnologij in sistemov IKT za promet, da bi se ohranila ali izboljšala učinkovitost infrastrukture, kadar je taka uvedba ekonomsko upravičena ali potrebna za izboljšanje varnosti in zaščite; **optimizacije uporabe infrastrukture, zlasti z učinkovitim upravljanjem zmogljivosti in prometa...**; upoštevanja in optimizacije možnih sinergij z drugimi omrežji ter s kolesarsko infrastrukturo, vključno s



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

kolesarskimi potmi na dolge razdalje; **razvoja zelene, trajnostne infrastrukture, odporne proti podnebnim spremembam** – ob upoštevanju aktivnih načinov in spodbujanja novih tehnologij, namenjenih razogljičenju gradnje prometne infrastrukture, tudi z uporabo materialov, ki so gospodarni z viri in odporni proti podnebnim spremembam –, **ki je zasnovana za čim večje zmanjšanje negativnega vpliva na zdravje državljanek in državljanov, ki prebivajo v okolici omrežja, okolje, tudi kar zadeva onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom, ter degradacijo ekosistemov**, ter ustreznega upoštevanja odpornosti prometnega omrežja in njegove infrastrukture in storitev, zlasti na čezmejnih odsekih, v zvezi s spreminjajočim se podnebjem in geopolitičnimi razmerami, pa tudi naravnimi nevarnostmi in katastrofami, ki jih povzroči človek, in namerno ali nenamerno povzročenimi motnjami zaradi obravnavanja navedenih izzivov ter zato, da se omogoči ustrezen odziv na te motnje in pravočasno okrevanje po njih, ter za olajšanje delovanja dobavnih verig. **Države članice lahko pri načrtovanju in razvoju vseevropskega prometnega omrežja prilagodijo podroben potek tras odsekov ob upoštevanju posebnih razmer v različnih delih Unije, kot so topografske značilnosti zadevnih regij in okoljski vidiki.** Presoje vplivov načrtov in projektov na okolje se opravijo v skladu z Direktivo Sveta 92/43/EGS (44), direktivami 2000/60/ES (45), 2001/42/ES (46), 2002/49/ES (47), 2009/147/ES (48) Evropskega parlamenta in Sveta in Direktivo 2011/92/EU....za tiste projekte skupnega interesa, za katere se do 18. julija 2024 še ni začel postopek javnega naročanja za okoljsko presojo, bi bilo treba oceniti tudi skladnost z načelom, da se ne škoduje bistveno.

Vsled navedenega menimo, da bi morale države članice in drugi nosilci projektov izvajati okoljske presoje načrtov in projektov v skladu z ustrežno zakonodajo, da bi preprečili ali – kadar preprečitev ni možna – ublažili ali izravnali negativne vplive na okolje, kot so razdrobljenost krajine, pozidava tal, onesnaževanje zraka in vode ter hrup, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost.

Menimo, da okoljska presoja ni bila zadosti vključena v DPN, ker na primer: okoljski vpliv ni bil vključen v analizo stroškov-koristi, niti ni bil upoštevan kot dejavnik pri izbiri predlagane trase v elaboratu optimizacij.

15. člen Uredbe 2024/1679 podrobno opredeljuje zahteve glede prometne infrastrukture ter med drugim, da morajo države članice zagotoviti, da je železniška struktura omrežja skladna z Direktivo (EU) 2016/797 in izvedbenimi akti, sprejetimi na njeni podlagi, da bi se dosegla interoperabilnost celovitega omrežja, ter zahtevami tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), sprejetih na podlagi členov 4 in 5 Direktive (EU) 2016/797 ter od 16 do 20 člena Uredbe podrobne zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje.

Dejstvo je, da multimodalnost v EU zahteva izgradnjo dvotirne proge München - Istanbul (10. koridor), za izgradnjo katere je Srbija že pridobila EU sredstva. 48. odstavek preambule Uredbe 2024/1679 določa, da bi morale države članice slediti cilju, da se tovarni železniški promet kot glavni del poti ter prevoz s tovornjaki, kot prvi in zadnji del poti, ter poskrbeti izvajanje zahteve tako, da se zagotovi vsaj ena direktna povezava znotraj države članice, ena neposredna povezava železniškega tovornega prometa s sosednjo državo članico ali sosednjimi državami članicami in



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

ena povezava z vsaj enim železniško-cestnim terminalom ali multimodalnim tovarnim terminalom, ki se nahaja v pomorskem pristanišču, ki je del evropskega prometnega koridorja na ozemlju države članice, ali ob njem. Poleg tega, če je ena ali več končnih točk koridorja na ozemlju države članice, bi morala obstajati vsaj ena direktna proga, ki izpolnjuje to zahtevo, do vsaj ene od teh končnih točk. Države članice bi morale pri izbiri ustreznih prog upoštevati sedanje in prihodnje tokove železniškega tovarnega prometa.

Glede na priporočila in zahteve, ki so bile podane z Uredbo (EU) 2024/1679 predlagamo ponovno preučitev variant izgradnje drugega tira ob avtocesti na relaciji Ljubljana – Jesenice – d.m..

Uredba 2024/1679 nalaga državam članicam in drugim nosilcem projektov prometne infrastrukture izvajati okoljske presoje načrtov in projektov v skladu z ustrežno zakonodajo, da bi preprečili ali – kadar preprečitev ni možna – ublažili ali izravnali negativne vplive na okolje, kot so razdrobljenost krajine, pozidava tal, onesnaževanje zraka in vode ter hrup, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost. V skladu s 16. odstavkom preambule Uredbe 2024/1679 je treba v fazi načrtovanja in izgradnje projektov ustrezno upoštevati interese regionalnih in lokalnih organov ter tudi interese javnosti, na katere posamezen projekt skupnega interesa vpliva, v skladu s 25. odstavkom preambule pa slediti temeljnemu principu multimodalnosti prometnih točk ter zajem strateško najpomembnejših vozlišč in povezav vseevropskega prometnega omrežja, kar je mogoče zagotoviti le s hitro progo mimo Letališča Jožeta Pučnika na Brniku.

V nadaljevanju so predstavljene pripombe v povezavi z zgoraj navedenimi navedbami.

1. Predlog DPN ekonomično in strokovno ni optimalen. Stroški so bistveno višji od koristi.

Ocenjujemo, da so stroški bistveno višji od koristi. V Elaboratu 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 so navedene ocene vrednosti investicije po posameznih odsekih. Ni jasno, kaj konkretno ocena vrednosti vsebuje. Ali je v ocenjeni vrednosti npr. zajeta izgradnja nove železniške postaje v Retečah, ali je v ceno vračunan strošek odkupa zemljišč, strošek ureditve novih cest, kolesarskih stez, strošek vzdrževanja zgrajene infrastrukture – upoštevanje pristopa življenjskega cikla projekta, ipd... poleg tega tudi ni vključena negativna ocenjena vrednost vpliva na okolje. **Vprašanje: Prosimo za podrobno razčlenitev ocen vrednosti, po posamezni postavki, za vsak podan odsek proge.**

Trenutna enotirna proga med Ljubljano in Kranjem omogoča prepustnost vlakov 118/dan. Delež izkoriščenosti proge je zgolj 59 % vir: Program omrežja 2024 – Priloga 2A, stran 2 https://infrastruktura.sz.si/wp-content/uploads/2023/09/PO_2024_1_Priloga_2B_Tehnicni_podatki_o_postajah.pdf. Predlog DPN nadgrajuje progo v dvotirno **zgolj na odseku Ljubljana – Kranj/Naklo – Struževu**. V nadaljevanju med Kranjem in Jesenicami je proga enotirna, z dnevno prepustnostjo 85 vlakov/dan in izkoriščenim odstotkom 72 % vir: Program omrežja 2024 – Priloga 2A, stran 2. To



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

pomeni, da nadgradnja obstoječega odseka ne doprinese k večji prepustnosti, saj ta ni zagotovljena vzdolž celotne trase št. 20, z navezavo na sosednjo državo ((A)-Beljak)). Prednostno bi bilo torej potrebno prepustnost zagotoviti na odseku Kranj – Jesenice – d.m., ki že sedaj, na obstoječi trasi predstavlja ozko grlo.

Tej ugotovitvi pritrjuje tudi Prometno-tehnološka preveritev v fazi idejnih zasnov, Dvotirnost Ljubljana – Jesenice, april 2023; dopolnjeno po pregledu september 2023, kjer je na strani 20 zapisano: »Prepustna zmogljivost enotirne proge Ljubljana – Jesenice je najbolj kritična na odseku Kranj – Jesenice, kjer po podatkih Programa omrežja izkoriščenost zmogljivosti znaša 91 %. Glede na to vrednost lahko odsek Kranj – Jesenice smatramo kot omejitveni odsek proge 20.«

Vprašanje: po kakšnem kriteriju je torej investitor sprejel odločitev, da se prednostno pristopi k urejanju odseka Ljubljana – Kranj/Naklo, če Prometno-tehnološka preveritev ugotavlja za omejitveni odsek, odsek Kranj – Jesenice?

Povsem neprimerna je tudi CBA analiza, saj obravnava celotno traso Ljubljana – Jesenice in ne zgolj predmetnega predloga DPN, odsek Ljubljana – Kranj/Naklo. CBA navaja, da je potrebna dvotirnost proge zaradi vzpostavitve taktnih vozni redov. Zanimarja pa dejstvo, da je tudi na enotirni progi možno doseči, seveda s primerno organizacijo, pogostost vlakov na 30 minut. Ključna ovira je nezadostno število razpoložljivih potniških vlakov in neprimerni vozni redi. Nekaj kapacitete bi tudi na relaciji Ljubljana - Kranj ostalo za domači tovorni promet (trenutno je na relaciji Ljubljana – Jesenice za domači trg potreba po 6 tovornih vlakih/dan). vir:

<https://infrastruktura.sz.si/wp-content/uploads/2023/02/TTR-Strategija-kapacitet-2025.pdf>

VRSTA PROMETA ODSEK	LETNO PLANIRANJE				SPROTNO PLANIRANJE
	MEDNARODNI POTNIŠKI	REGIONALNI POTNIŠKI	MEDNARODNI TOVORNI	NOTRANJI TOVORNI	AD-HOC
Ljubljana - Zidani Most	14	100	32	9	24
Zidani Most - Dobova	8	37	8	0	16
Zidani Most - Pragersko	8	60	24	8	11
Pragersko - Maribor	6	85	16	11	8
Pragersko - Hodoš	4	35	14	4	5
Ljubljana - Jesenice	10	34	28	6	8
Ljubljana - Sežana	2	50	50	22	34
Pivka - Ilirska Bistrica	4	15	0	2	4
Divača - Koper	0	10	40	18	14

Menimo, da CBA ni pripravljena niti po splošni Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), niti ne po posebni (dopolnilni) Uredbi, ki se uporablja za investicije v železnice. Ne zasledimo, da bi vsebovala oceno predvidenega finančnega toka, ne omenja potrebnih finančnih vložkov niti ne virov za pokritje v življenjski dobi. Vsebina ne navaja ključnih količin, izkopov materiala, nasipov, tunelov, objektov, količin zg. ustroja, itd... CBA ne vključuje nederne stroške in koristi (vpliv na okolje). Investicija je raztegnjena na obdobje 10 let, kar je povsem nerealno, tako za okolje kot za promet zaradi dolgih izpadov železnice iz obratovanja, kar tudi ni upoštevano (vrednoteno) v elaboratu. Predvidena je celo rast obsega potniškega prometa



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

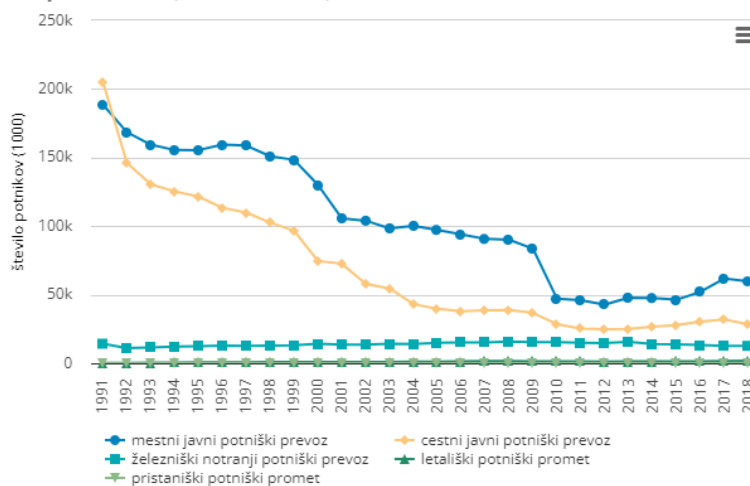
TTR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

v času, ko bo proga v gradnji in bodo nadomestni prevozi, itd... Prav tako CBA ne upošteva, da bo od 2025 v uporabi novo zgrajena železnica V Avstriji, Koralmbahn, s povezavo do Trsta / Kopra, ki bo zagotovo imela posledice na slovenski transportni železniški tok. Še posebej, ker v projektu, kot si ga je zamislil naročnik znotraj predlaganega DPN, promet po proggi 20 v času izgradnje ne bo mogoč. Nujno je prikazati neto sedanjo vrednost (NPV) za predvideni finančni tok za izračun v življenjski dobi, za katero se dela izračun. V to spadajo tudi stroški financiranja. **Vprašanje: Prosimo za novo CBA v skladu z zgornjo utemeljitvijo, oziroma podatek, kje v dokumentaciji za predlog DPN so ti podatki vključeni.**

Predlog DPN ne vključuje podatkov o finančnem načrtu, ki bi sledil 6-letnemu načrtu izvajanja aktivnosti na področju prometne infrastrukture v RS in obveznost upoštevanja metodologije, ki je predpisana v Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 6/08), ki se uporablja za ugotavljanje prednosti in slabosti posameznih predlogov projektov oziroma pri odločanju o izbiri izvedljivih projektov za razvoj javne železniške infrastrukture. Navedena uredba v prilogah opredeljuje elemente posameznih osnovnih meril in njihov razpon za investicije na glavnih in regionalnih progah. **Vprašanje: Prosimo za dopolnitev v skladu z zgornjo utemeljitvijo.**

Iz kazalnikov ARSO Rast števila potnikov po posameznih vrstah javnega prevoza in prometa, Slovenija, 1991-2018 (indeks 1997 = 100) je razvidno, da število potnikov v železniškem notranjem potniškem prometu realno upada (vir: Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa | Okoljski kazalci (gov.si))

Slika PR01-2: Rast števila potnikov po posameznih vrstah javnega prevoza in prometa, Slovenija, 1991 - 2018 (indeks 1991 = 100)



Vir: Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2021 (5. 04. 2021)

Diagram celovito predstavlja neprimerno izvajanje železniškega prometa predvsem zaradi: (1) nerazumevanja taktnega potniškega prometa, (2) točnosti izvajanja voženj - neurejenost prihodov in odhodov, (3) nepravilno postavljen vozni red za izvajanje točnega prometa ob uri. Bistveno je dinamično planiranje voznega reda z upoštevanjem dinamičnih karakteristik potniških kompozicij. Princip usmerjanja hitrosti vožnje glede na ciljni čas (Garmin model).

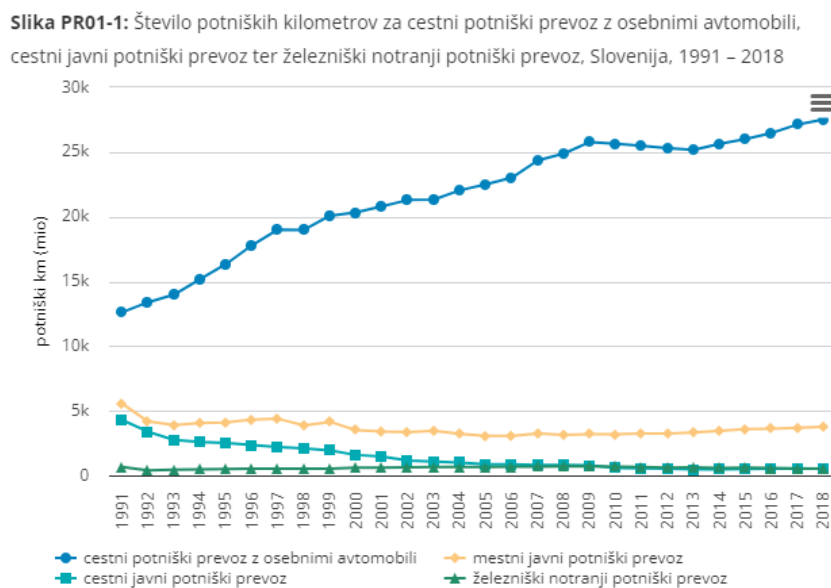


Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/> E-pošta: info@alpeadriagreen.com GMS: 051 311 450
TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

Realno upada tudi število potniških kilometrov za železniški potniški prevoz, Slovenija, 1991 – 2018:



Viri: European Commission, Statistical pocketbook 2020, Performance of passenger transport expressed in passenger-kilometers, 2020 (5. 04. 2021)

Iz naslednjega grafa so razvidni deleži uporabe prevoznih sredstev v državah EU po številu potniških kilometrov¹.

¹ Komentar [Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa | Okoljski kazalci \(gov.si\)](#): Obseg in sestava potniškega prevoza in prometa je pomemben kazalec delovanja prometnega sistema, saj prikazuje, koliko in kako potujejo prebivalci neke države. Izbor potovalnega načina je pomemben zaradi razlik v okoljski, gospodarski in družbeni učinkovitosti med posameznimi potovalnimi načini in zato različnih učinkov in posledic njihove uporabe.

Glede na obstoječe analize ter s pomočjo posrednih podatkov, kot so gospodarska rast, upad povpraševanja po javnem potniškem prevozu, rast motorizacije, poraba energije v prometu in obremenitev cestne infrastrukture lahko ugotovimo, da se obseg potniškega prevoza razvija v okoljsko problematični smeri, predvsem zaradi daljšega obdobja rasti uporabe osebnih avtomobilov in letal.

Hitra rast uporabe osebnih avtomobilov po osamosvojitvi leta 1991 je v Sloveniji, tako kot tudi v drugih državah, eden največjih okoljskih izzivov. Po podatkih Eurostata je bilo na slovenskih državnih cestah z osebnimi avtomobili leta 2018 opravljenih 27,5 milijard potniških kilometrov (pkm), kar je za četrtno več kakor leta 2000 (20,3 milijarde pkm). Drugi kopenski prevozniki, ki so okoljsko veliko bolj sprejemljivi, po obsegu in rasti zaostajajo za osebnim avtomobilskim prevozom. Stanje je najbolj zaskrbljujoče v javnem avtobusnem prevozu. Z njim je bilo leta 2018 opravljenih 522 milijonov potniških kilometrov, kar je zgolj tretjina potniških kilometrov prepeljanih z avtobusi leta 2001. Železniški notranji potniški prevoz je po velikem padcu v 90. letih prejšnjega stoletja počasi naraščal do obdobja recesije (2008 – 2012), ko je



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

Glede na geografsko lego in poselitveno razpršenost Slovenije ter ustaljene navade dnevnih migrantov je oportuno napovedati in oceniti morebitno povečanje števila uporabnikov javnega potniškega železniškega prometa, zaradi česar bi bile investicije bolj ekonomične v dodatno cestno infrastrukturo, ki jo neposredno z davki in trošarinami financiramo uporabniki cest in plačniki naftnih derivatov. Med tem, ko mora investicije in vzdrževanje železniške infrastrukture skoraj v celoti financirati država.

ponovno padel na raven začetka tisočletja. Od leta 2013 nadaljuje z rahlim trendom upada potniških kilometrov.

V zadnjem desetletju (2008 – 2018) je število potnikov v medkrajevnem avtobusnem prevozu upadlo za 36 %, na mestnih avtobusih pa poraslo za 19 %. Leta 2018 se je z medkrajevnimi avtobusi prepeljalo 28,5 milijonov potnikov, z mestnimi avtobusi pa skoraj 60 milijonov potnikov. Železniškega notranjega potniškega prevoza se je v istem letu poslužilo 13,6 milijona potnikov. Do leta 2018 je hitro naraščalo število letalskih potnikov, ko je skupno število potnikov z dobrih 1,8 milijona potnikov preseglo rekord iz časa našega prvega predsedovanja EU leta 2008 (1,7 milijona). Po propadu nacionalne letalske družbe Adria Airways leta 2019, še posebej pa med pandemijo je število letalskih potnikov strmo upadlo. V pristaniškem prometu smo bili do pandemije priča hitri rasti števila potnikov in sicer z 71 tisoč v letu 2010 na 133 tisoč v 2018.

V državah EU v potniškem prevozu prevladuje raba osebnih avtomobilov, saj je bilo z njimi leta 2018 v EU-27 opravljenih več kot 82 % vseh potniških kilometrov. V Sloveniji je bila po podatkih Eurostata raba osebnih avtomobilov leta 2018 več 86-odstotna, kar jo uvršča nad evropsko povprečje oziroma med države, ki večino potniških kilometrov opravijo z osebnim avtomobilom.

Številni kazalci (razvoj motorizacije, naložbe v infrastrukturo, spreminjanje razmestitve poselitve, nekonkurenčnost javnega potniškega prometa) kažejo, da bo morala Slovenije sprejeti ukrepe za zmanjšanje avtomobilizacije potniškega prevoza. K temu bi lahko veliko prispevala država, pa tudi lokalne skupnosti, ki imajo možnost spreminjati potovalne navade občanov. Zaradi finančnih sredstev EU za izdelavo celostnih prometnih strategij največje spremembe pričakujemo ravno na ravni občin oziroma mest, ki bodo k tem strategijam pristopile.



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

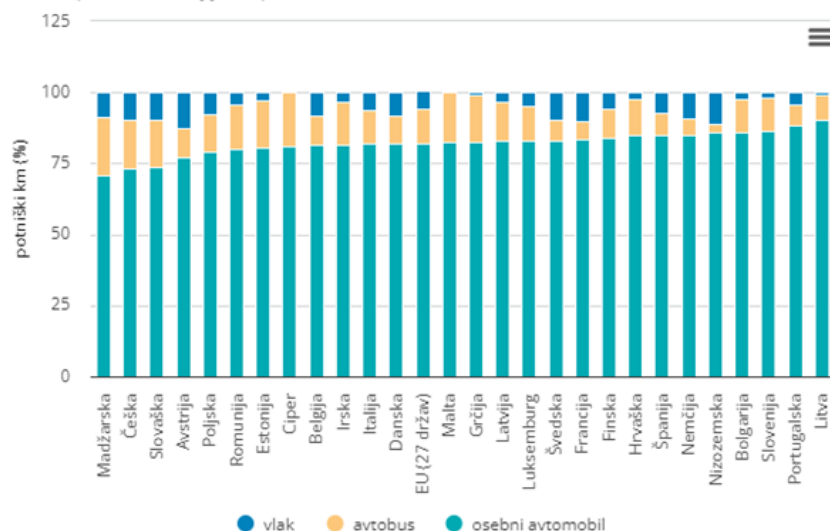
Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

Slika PR01-3: Deleži uporabe prevoznih sredstev v potniškem prevozu v evropskih državah EU-27, 2018 (podatki temeljijo na potniških km)



Viri: Eurostat: Modal split of passenger transport, 2021 (5. 04. 2021)

Torej iz podatkov izhaja, da bi število potnikov po železniškem prometu lahko povečali že v okviru obstoječe železniške infrastrukture – tudi po že zgrajenih obstoječih enotirnih progah in sicer vsaj na število potnikov v preteklih 20 letih, ko jih je bilo več kot zdaj. Morda bi bilo potrebno več pozornosti nameniti prilagoditvi (bolj točnega) voznega reda brez zamud in zadostnim povečanjem števila vlakov za potniški promet, s čimer bi se lahko zagotovila taktnost prometa tudi na obstoječi relaciji železniške proge Ljubljana - Kranj, ter s povečano dostopnostjo uporabnikom z uvedbo novih postajališč. Morda bi kazalo povabiti partnerje za javno-zasebno partnerstvo, ki bi financirali te dodatne vlake in prevzeli v izvajanje nekaj prog po točnem voznem redu, vse po obstoječih, obnovljenih enotirnih progah. Če ta rešitev ne bi zadostovala, se nato pristopi h gradnji dodatnih tirov ob obstoječih avtocestah, kjer se zgosti vsa hitra infrastruktura na enem mestu, ter poveže strateško najpomembnejša vozlišča in povezave: Luko Koper, Ljubljano, letališče Jožeta Pučnika - Brnik, Jesenice – d.m.. Počasnost potovalne poti vlakov na obstoječi relaciji Ljubljana – Kranj bi lahko že zdaj precej pohitrili oz. prihranili čas, z minimalnimi posegi (npr. delna dvotirnost). **Vprašanje: Zapisano naj se preuči in poda odgovor.**

DPN za novo elektrificirano progo Ljubljana – Kranj – Jesenice – državna meja z navezavo na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, 2011

Načrt 210093-OPT3, Projekt 210093, Dokument 210093-OPT3-TP, Različica 04, 22. 03. 2024, stran 6/7 navaja, da je bila pobuda DPN za novo elektrificirano progo Ljubljana – Kranj – Jesenice – d.m. z navezavo na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana (Razvojni center Planiranje d.o.o. Celje, št. 603/11, september 2011) ob AC Ljubljana - Jesenice, v skladu z Nacionalnim programom razvoja slovenske železniške infrastrukture, ki je predvideval gradnjo nove dvotirne proge za



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

hitrost 160 km/h med Ljubljano in Jesenicami z varstvenega vidika (območje Tržiške Bistrice) nesprejemljiv.

Zavod za varstvo narave je v dokumentu z naslovom »Naravovarstvene smernice za državni prostorski načrt za novo elektrificirano progo Ljubljana – Kranj – Jesenice – državna meja z navezavo na letališče Jožeta Pučnika Ljubljana«, december 2011, št. Naloge 2-III-207/4-O-11/ zapisal:

»Odsek A1: Varianta A1 poteka od železniške postaje Vižmarje v desni krivini preko Save in se v naselju Zg. Gameljne približa AC Ljubljana-Kranj-Jesenice. Od tu naprej do Kranja poteka vzporedno z avtocesto, ki jo pred Kranjem prečka. V nadaljevanju se naveže na novo železniško postajo Kranj. Varianta A1 omogoča neposredno navezavo do letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, preko načrtovane železniške proge varianta R1. V tem primeru predlagamo preveritev izgradnje dodatnega, tretjega tira iz Ljubljane, vzporedno z varianto A1, do odcepa variante R1 proti letališču. » stran 9. Stran 11, 1. odstavek; **Glede na to, da večina trase poteka ob že obstoječem koridorju avtoceste in tako ne odpira novih koridorjev, je iz vidika ohranjanja narave varianta A1 (v modificirani varianti z izvedbo viadukta nad reko Kokro) ob upoštevanju zgornjih usmeritev najbolj sprejemljiva.**« Stran 24, Opredelitev, ZRSVN ponovi; **Ocenjujemo, da je iz vidika ohranjanja narave najbolj primerna A1 varianta z modifikacijo (z izvedbo viadukta čez Kokro in Kokrico).** Zavod v zadnjem odstavku izdanih smernic še prav posebej poudari **»Predlagamo, da se pri iskanju konkretnih tras upošteva načelo združevanja prometnih koridorjev, avtocestnega in modificiranega železniškega koridorja.**«

Argument pripravljavca in investitorja (uradno pojasnilo), »Rezultat študij je bil predlog dvotirne elektrificirane proge za hitrosti do 160 km/h z odseki do 120 km/h in z enotirno navezavo na letališče hitrosti do 80 km/h. Kljub številnim optimizacijam v fazi ŠV (od l. 2015 do l. 2017) je bilo ugotovljeno, da so obravnavane variante z varstvenega vidika (območje Tržiške Bistrice) nesprejemljive, zato se kot take ne morejo obravnavati v študiji variant. » je neresničen. Predlog uredbe DPN se nanaša na odsek Ljubljana–Kranj–Naklo. V tem delu na noben način ne posega v območje Tržiške Bistrice.

Načrt 210093-OPT3, Projekt 210093, Dokument 210093-OPT3-TP, Različica 04, 22. 03. 2024 torej navaja neresnične podatke, zato je najmanj vsebinsko sporen in kot tak ne more biti temeljna strokovna podlaga za predlagan DPN.

Ministrstvo za infrastrukturo je 15. 06. 2022 podalo pobudo za delitev državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja v koridorju obstoječe proge s ciljem pospešitve priprave državnega prostorskega načrta na odseku Ljubljana–Kranj/Naklo. V skladu z Zakonom o urejanju prostora je pobudo obravnavala Projektna skupina v postopku priprave državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja v koridorju obstoječe proge, ki je na seji dne 17. 01. 2023 sprejela odločitev, da se v nadaljevanju za v študiji variant predlagano varianto izdelata dva ločena državna prostorska načrta, in sicer za odsek Ljubljana–Kranj/Naklo ter za odsek Kranj–Jesenice–državna meja.

vir: <https://dokumenti->



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

pis.mop.gov.si/javno/veljavni/02_rep_priprava/3407/1/spremljajoce_gradivo/obr_utemelj/obr_utemeljitev.pdf

Vlada RS je nato sprejela sklep št. 35000-4/2023/3 z dne 08. 06. 2023 o pripravi državnega prostorskega načrta za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo, s katerim je razdelila posodobitev proge številka 20 na dva DPN (DPN1 Ljubljana-Kranj/Naklo in DPN2 Kranj-Jesenice/državna meja).

vir: <http://vrs->

3.vlada.si/MANDAT22/vladnagrada.nsf/71d4985ffda5de89c12572c3003716c4/9c865ceaaf2ab356c12589cc00310e1e?OpenDocument

Za DPN2 še ni jasno, ali bo nadgradnjo proge v obstoječem koridorju možno izvesti.

Ob predpostavki, da nadgradnja v obstoječem koridorju ni možna, je izgradnja po DPN1 (Ljubljana – Kranj/Naklo) ekonomsko neupravičena, saj ne prinaša koristi, trajno pa spremeni in degradira okolje v delu, ki ga obravnava DPN1. Posledice v breme okolja in življenja ljudi so nepopravljive. Zato bi bilo potrebno celotno nadgradnjo proge številka 20 obravnavati znotraj enega DPN, saj šele tako lahko izračunamo dejansko ekonomsko upravičenost in ocenimo koristi. Taka delitev je tudi v nasprotju s pravom EU in Republike Slovenije. Delitev projekta tudi onemogoča ocenjevanje učinkov in vplivov celotnega projekta, kot to nalaga Resolucija in kot nalagajo zakoni (ZUreP, ZTVO, ZV, Zakon o skladnem regionalnem razvoju, itd.) **Zato je predlog DPN neprimeren za obravnavo. Vprašanje: Prosimo za strokovno opredelitev do navedbe.**

Pri scenariju, da DPN2 (Kranj - Jesenice) ne bo nadgrajen znotraj obstoječega koridorja (obstoječi tir), se bo, (predvidevamo), dvotirnost izvedla v koridorju ob AC. Ker je tudi od Ljubljane do letališča Jožeta Pučnika - Brnik že predvidena povezava, to pomeni, da se bo samo na odseku DPN1 umeščala dvotirnost, znotraj obstoječega koridorja. V preostalem pa bo DPN2 in povezava med Ljubljano in letališčem, potekala v koridorju ob AC.

Vsled navedenega, namesto predlaganega DPN Ljubljana – Kranj/Naklo, kjer bo lahko samo na kratkem 3 km odseku dosežena hitrost do 160 km/h, bi bila tehnično bolj primerna predlagana trasa ob AC Ljubljana – Kranj – Jesenice -d.m., ki je bila kot strokovno najbolj sprejemljiva predlagana že v letu 2011 in je dobila tudi pozitivno soglasje s strani ZRSVN. Prav tako je bila predvidena trasa ob AC Ljubljana – Kranj – Jesenice – d.m. opredeljena kot multimodalna, saj bi povezala pristanišče, letališče, cesto in železnico. Česar pa predlagan DPN ne omogoča.

Lokalna železniška povezava Ljubljana – Medvode - Škofja Loka – Kranj pa se ohrani za potrebe primestnega potniškega prometa, za potrebe lokalnega prebivalstva z izgradnjo dodatnih postajališč, s čimer se približa uporabnost javnega železniškega prevoza lokalnemu prebivalstvu v bistveno večjem obsegu, kot doslej.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 ugotavlja, da proge jedrnega omrežja v Republiki Sloveniji v celoti izpolnjujejo standarde za medtirno širino, v celoti so elektrificirane (v letu 2015 je bil-zaključen projekt Pragersko–Hodoš),



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

pretežno je že izveden sistem ERTMS², razen na odsekih Zidani Most–Dobova, Pragersko–Šentilj in Ljubljana–Jesenice. Posebna pozornost je namenjena hitrejšemu razvoju in širitvi pristanišča v Kopru kot najpomembnejšemu izvoru tovora za prometno omrežje Slovenije in Srednje Evrope. Enaka skrb za hitrejši in boljši razvoj je posvečena tudi slovenskim letališčem, s poudarkom na razvoju letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, njihov dejanski razvoj pa je v veliki meri odvisen od koncesijskih pogodb oziroma vlaganj njihovih lastnikov, hkrati pa naj bi Republika Slovenija spodbujala njihov razvoj skladno s svojimi pristojnostmi.

2. Predlog DPN neprimerno umešča traso, ki poteka po vodovarstvenih območjih Občine Ljubljana, Občine Medvode in Občine Škofja Loka in rezervatih za pitno vodo, s čimer je ogrožena oskrba s pitno vodo za več deset tisoč prebivalcev (tveganje za razlitje, razsutje, eksplozija tovara).

Državni zbor Republike Slovenije je 25. 11. 2016 (UL RS, št. 75/2016) sprejel Ustavni zakon o dopolnitvi III. poglavja Ustave, 70.a člen, ki določa, da ima vsakdo pravico do pitne vode, da so vodni viri javno dobro v upravljanju države ter da služijo prednostno in trajnostno oskrbi prebivalstva s pitno vodo in z vodo za oskrbo gospodinjstev ter v tem delu niso tržno blago. V Ustavi je zapisano tudi, da oskrbo prebivalstva s pitno vodo zagotavlja država preko samoupravnih lokalnih skupnosti neposredno in neprofitno.

Prvi odstavek nalaga državi in posredno občinam, da se vsakemu prebivalcu Republike Slovenije v skladu z infrastrukturo (dostop do omrežja, javni in vaški vodovod, dovoz pitne vode ipd.) zagotovi pitna voda. Besedilo določbe drugega odstavka izključuje lastninski koncept vodnih virov: s tem so vsi vodni viri zaščiteni pred privatizacijo.

Država z vodnimi viri upravlja, s tem pa je nase prevzela tudi njihovo zaščito. Oskrba prebivalstva s pitno vodo in vodo za potrebe gospodinjstev ni tržna dejavnost in je izvzeta iz tržnih pravil in notranjega trga Evropske unije.

Z opredelitvijo pravice do vode kot temeljne človekove pravice pa je obča dolžnost in zaveza ohraniti naravne vire, med katere sodijo tudi slovenske vode in vodni viri, zanamcem. Da bodo vodni viri služili trajnostno oskrbi prebivalstva pa pomeni sprejemati ukrepe in ravnati tako, da bodo tudi prihodnji rodovi imeli dostop do kakovostne pitne vode, zato je nujno treba preprečevati in zmanjševati onesnaževanje, varovati okolje ter nasploh z vsemi vodnimi viri preventivno delovati.

Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES z dne 23. 10. 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike določa, da »Voda ni kot ostali tržni proizvodi,

² Trditev, ki je navedena v Resoluciji ni resnična, ker imamo v Sloveniji na velikih višinskih razlikah enosmeren tok in ne izmeničen, kar ostala razvita Evropa pri novogradnjah uporablja. Uporaba izmeničnega toka na dolgi čas prinaša bistvene prednosti in zmanjšano porabo energije (6 % proizvodnje električne energije zagotavljajo avstrijske železnice zaradi povratnih tokov pri vožnji iz hriba). Postavlja se vprašanje, zakaj strokovnjaki iz SŽ preprečujejo oziroma zakaj odlagajo uporabo (uvvedbo) izmeničnega toka in s tem tudi kvarne vplive na okolico z enosmernim tokom? Upošteva se novejši standard, bi sredstva za elektrifikacijo z izmeničnim tokom lahko zagotovila EU.



ampak je dediščina, ki jo je treba varovati, braniti in obravnavati kot tako.« Oskrba z vodo je storitev v splošnem interesu, kot je opredeljeno v Sporočilu Komisije o storitvah v splošnem interesu v Evropi [10]. (16) Varstvo in trajnostno upravljanje vode je treba intenzivneje vključevati v druga področja politike Skupnosti kot so energetika, promet, kmetijstvo, ribištvo, regionalna politika in turizem. Cilj te direktive je ohraniti in izboljšati vodno okolje v Skupnosti. Pri čemer je poudarek predvsem na kakovosti zadevnih voda. Nadzorovanje količine je pomožni element pri zagotavljanju dobre kakovosti vode in zato naj bi se vpeljali tudi ukrepi, ki bi se nanašali na količino in bi zagotavljali dobro kakovost. 24) Dobra kakovost vode bo prispevala k zagotavljanju oskrbe prebivalstva s pitno vodo. 26) Če je stanje vode že dobro, bi ga bilo treba ohraniti. Za podzemno vodo bi bilo treba poleg zahteve za dobro stanje ugotoviti vsak pomemben in stalno naraščajoč trend koncentracije katerega koli onesnaževala in ga obrniti. (28) Površinske in podzemne vode so načeloma obnovljivi naravni viri; zlasti obveznost doseganja dobrega stanja podzemne vode zahteva zgodnje ukrepanje in stalno dolgoročno načrtovanje varstvenih ukrepov zaradi naravne zakasnitve pri njenem tvorjenju in obnavljanju. Tako zakasnitev za izboljšanje bi bilo treba upoštevati v časovni razporeditvi pri določanju ukrepov za doseganje dobrega stanja podzemne vode in obračanju kakršnega koli pomembnega in stalno naraščajočega trenda koncentracije katerega koli onesnaževala v podzemni vodi.

Glavni vir pitne vode v Sloveniji je podzemna voda, ki zagotavlja večino potrebnih količin. Viri podzemne vode kažejo veliko prostorsko in časovno spremenljivost. V zadnjem času je izražena tendenca vse pogostejših in bolj izrazitih ekstremov. To kaže na možnost krize pri oskrbi s pitno vodo v prihodnosti Količinsko obnavljanje podzemne vode | Okoljski kazalci (gov.si).

Resolucija o Nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030 (Uradni list RS, št. 31/20 in 44/22 – ZVO-2) podaja izhodišče, da je za prebivalce Slovenije ohranjena narava in kakovostno okolje, v katerem živimo, vrednota. Pri tem se zavedamo pomena dobrega stanja voda, zraka in tal ter da mora biti zato pot razvoja družbe pot zavedanja, da je naravno ravnoesje tisti okvir, v katerem potekajo vse človekove dejavnosti. Izvajanje NPVO 2020–2030 za doseganje trajnostnega razvoja sledi cilju št. 6 »Vsem zagotoviti dostop do vode in sanitarne ureditve ter poskrbeti za trajnostno gospodarjenje z vodnimi viri.«

Predlog DPN neposredno ogroža vodovarstvena območja. Najpomembnejši vidik, ki je nad vsakršno koristjo, je poseg v vodovarstvena območja. Področje Sorškega polja je varovano območje državnega pomena, pod katerim se nahajajo obilne količine občutljive podtalne vode. Vodovarstveno območje je posebej varovano, s takšnim brutalnim posegom v izredno ranljiv prostor pa se posledic sploh ne da izmeriti. Območje bo po posegih trajno uničeno in škoda bo nepopravljiva, zaradi večjega števila tovornih vlakov pa se bo povečala možnost razlitja nevarnih tekočin.

»Sorško polje je eden največjih, a malo izkoriščenih podzemnih rezervoarjev pitne vode v Sloveniji. Odločitev za njegovo intenzivnejše varovanje bi pomenila ohranitev možnosti za izkoriščanje podzemne vode tega območja za oskrbo s pitno vodo za prihodnje generacije, ob upoštevanju možnosti krize pri oskrbi s pitno vodo v prihodnosti. Varovanje vodnih virov zahteva velika finančna sredstva, kljub temu pa glede na določbe evropske vodne direktive (Direktiva



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

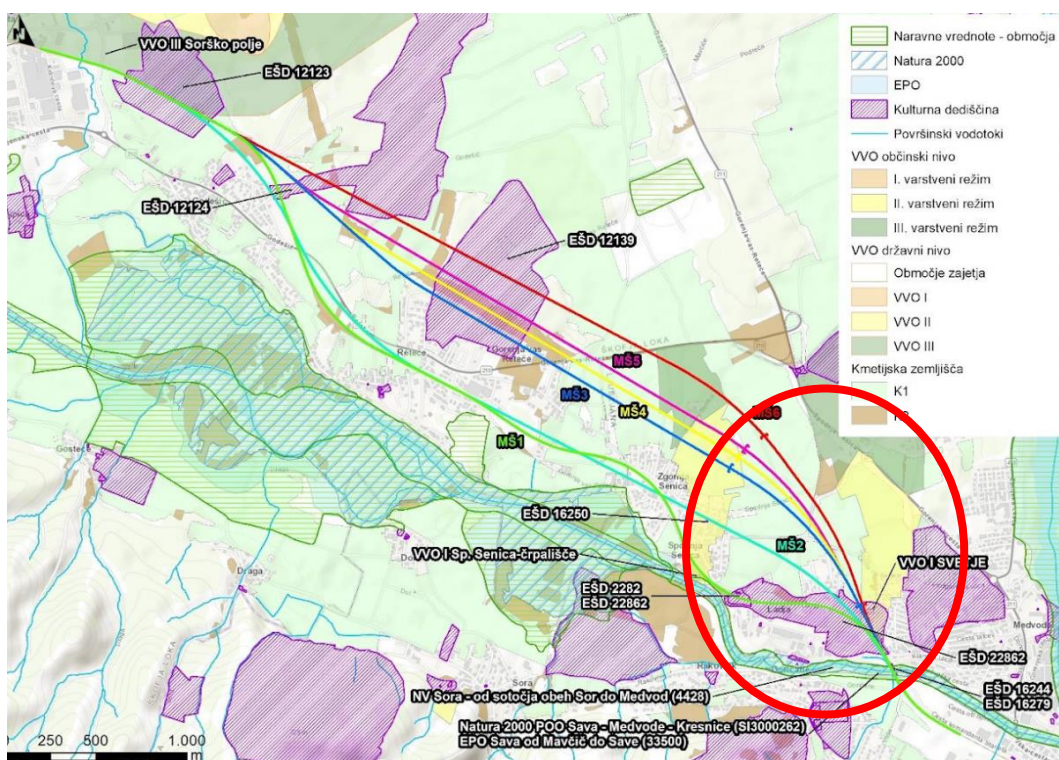
E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

2000/60/EC) lahko pričakujemo, da bo ohranitev oziroma izboljšanje kakovosti podzemne vode na Sorškem polju ena od prednostnih nalog varstva okolja v Republiki Sloveniji. Na osnovi izotopskih in hidrokemijskih raziskav vodonosnika Sorškega polja so bili pridobljeni novi podatki o dinamiki in mešanju podzemnih vod znotraj vodonosnika. Ugotovljeno je bilo, da se v osrednjem delu polja podzemna voda meša z vodo iz reke Save, kar prispeva k razredčenju oziroma manjšemu onesnaženju z različnimi onesnaževali, med katerimi še posebej izstopajo nitrati, katerih koncentracije dosegajo najvišje koncentracije na zahodnem obrobju osrednjega dela polja. Pridobljeni kvantitativni podatki predstavljajo osnovo za nadaljnje načrtovanje izkoriščanja podzemne vode Sorškega polja ter ukrepov za njeno zaščito.« vir: Hydrochemical and isotope groundwater investigations in Sorško polje | Geologija (geologija-revija.si).

Slika: Predloga DPN nove trase MŠ6 in prikaz VVO I Svetje v polovičnem obsegu – gradivo DPN junij 2024



Predlagana trasa MŠ6 (**potekala naj bi zgolj 10 metrov zahodno od vodarne**) neposredno ogroža vodne vire, kot sta Vodnjak Svetje I in Svetje II, ki sta aktivna in zagotavljata najmanj 1.250.000 m³ pitne vode letno. Vodnjaka zagotavljata pitno vodo večini prebivalcev Občine Medvode, kar se je izkazalo še kako pomembno ob poplavah v letu 2023, ko je bil poškodovan tudi vodovodni sistem pod državnim mostom v Medvodah čez reko Soro, ki povezuje center Medvod z naselji južno od reke Sore. Izkazalo se je, da oba vodna vira na Svetju zagotavljata bistveni element neprekinjenega poslovanja s ciljem zagotavljanja pitne vode občanom Medvod v izrednih razmerah, kot tudi v času dolgotrajnih sušnih obdobj, ko vodni viri na območju Preske presahnejo. Nadalje v primeru železniške nesreče ali onesnaženja v času izgradnje nove trase in



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

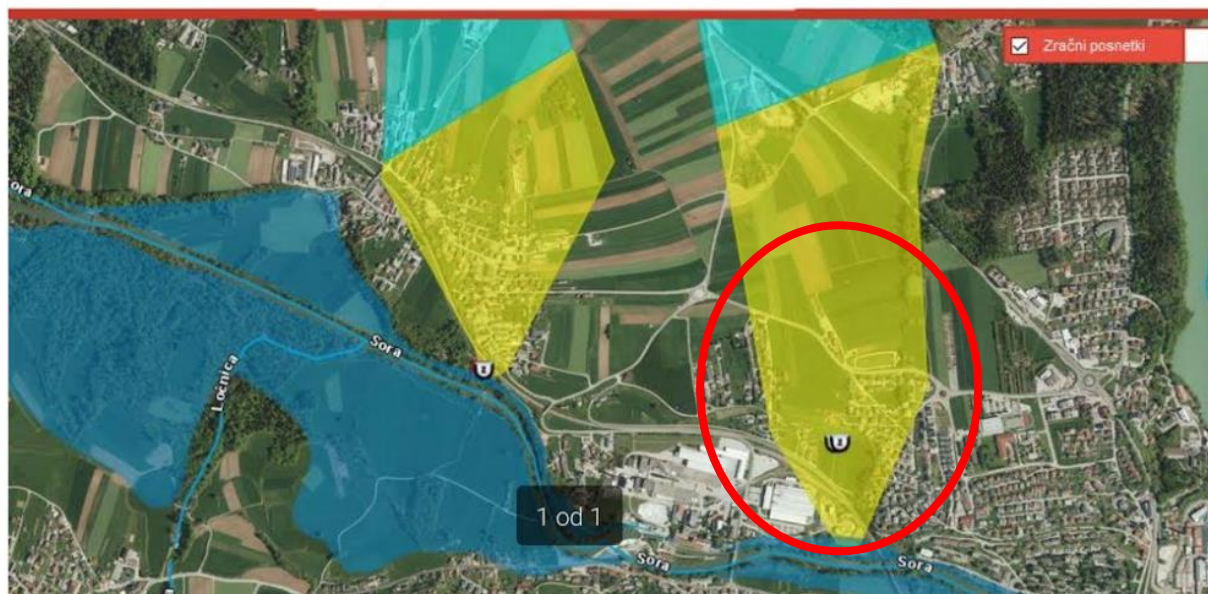
GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

v času obratovanja železnice predstavlja nepovratno onesnaženje vodnega vira. Lastnik vodne pravice je Občina Medvode do konca leta 2038. **Nadomestnega vira ni** – vir: intervju z županom Občine Medvode <https://www.tv-m.si/2024/07/02/prednosti-in-slabosti-nadgradnje-zeleznice/>

Slika: VVO I Svetje po stanju na dan 01. 10. 2023, ki je skladen z doslej še veljavnim Odlokom o varstvu lokalnih virov pitne vode v Občini Medvode (Uradni list RS št. 61/2001) <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/32109>

Vodno varstveno območje – Svetje (vodnjak Svetje 1 in Svetje2).



V nadaljevanju bi z grobim posegom pokritega vkopa Svetje v polje morebiti presekali vodne vire in podvodne tokove, ki so pomembni za habitate na Sorškem polju in tudi ob sami reki Sori.

V dokumentu Državni prostorski načrt za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana – Kranj/Naklo – Analiza dopolnilnih smernic, št. naloge 15536, oktober 2023 je na strani 23 v poglavju 3.1. Varstveni režimi, 3.1.4. Vodooskrba in vodovarstvena območja navedeno: »Območje dopolnilnih usmeritev za načrtovanje zaradi navezav na GJI ne sega v vodovarstvena območja na občinskem nivoju, ki niso bila upoštevana ob pridobivanju zadnjih usmeritev za načrtovanje januarja 2023.« **Iz spremljajočega gradiva (grafične priloge, list 3.2) ni razvidno, da bi območje predloga DPN potekalo po vodovarstvenem območju z II. varstvenim režimom in v neposredni bližini črpališča Svetje v Medvodah, ki ju je možno videti na javno dostopnih podatkih (Atlas voda in Atlas okolja, pogled 17.08.2023).** Na tem vodovarstvenem območju je s predlogom DPN predvideno eno manjše območje za dopolnilne usmeritve in smernice. Razjasniti, kako je s tem VVO in po možnosti ne načrtovati novih ureditev na tem VVO.« **Zavzeto je bilo stališče z NAPAko:** »Manjše območje v Medvodah, za katero se pridobivajo dopolnilne smernice, ki se nahaja v bližini črpališča Svetje in znotraj VVO II Svetje, je bilo dodano zaradi potrebe izvedbe nasipa lokalne deviacije ceste. Deviacija ceste je bila vključena v območje pridobivanja smernic že v predhodnih verzijah gradiva. **Črpališče Svetje ni**



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

več v uporabi, zato je bilo s predstavniki Občine Medvode dogovorjeno, da se Odlok o varstvu lokalnih virov pitne vode v občini Medvode (Ur. l. RS, št. 61/01) spremeni³. Ukrepi, ki bodo morali biti izvedeni za preprečitev negativnih vplivov na VVO, bodo opredeljeni v Analizi tveganja za onesnaženje podzemne vode in Oceni vpliva posega na podzemne vode.«

Opozarjamo na napačno navajanje zgornjega pojasnila oz. na morebitno napako v smernicah, saj sta črpališči oz. vodarni Svetje I in Svetje II še vedno aktivni in v uporabi ter predstavljata največji vir pitne vode v vodovodnem sistemu Občine Medvode. Skupaj zagotavljata maksimalni odjem 66 litrov/s, letno 1.250.000 m³. Vodna vira zagotavljata želeno kapaciteto skozi vse leto. Vodnjaka sta vključena v vodovodni sistem Medvode poleg vrtin Preska (ID 1511). Vodovodni sistem Medvode oskrbuje s pitno vodo 13.770 prebivalcev. Vir: Vodovodni sistem Medvode - medvode.si. Po podatkih Komunale Kranj je bil odjem povprečno 25,81 litra/s. Vir: Program oskrbe s pitno vodo v Občini Medvode za obdobje 2022–2025, ki ga je pripravil izvajalec obvezne občinske gospodarske javne službe oskrbe s pitno vodo v skladu z Uredbo o oskrbi s pitno vodo (Uradni list RS, št. 88/2021), vir: <https://www.komunala-kranj.si/documents/komunala-kranj/Oskrba-s-pitno-vodo/Program-oskrbe-Medvode-2022---2025.pdf>. **Nasprotno pa je opuščena vodnjaka oz. zajetje Senica, ki služi le kot rezervni vodni vir, z maksimalno količino 7 litrov/sekundo.**

Pri predlagani umestitvi ni bila dovolj skrbno upoštevana zahteva 15. odstavek preambule Uredbe 2024/1679, ki določa, da bi morale države članice in drugi nosilci projektov izvajati okoljske presoje načrtov in projektov v skladu z ustrezno zakonodajo, da bi preprečili ali – kadar preprečitev ni možna – ublažili ali izravnali negativne vplive na okolje, kot so razdrobljenost krajine, pozidava tal, onesnaževanje zraka in vode ter hrup, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost. V tretjem odstavku 5. člena Uredbe 2024/1679 je izrecno določeno, da je treba pri presoji vpliva na okolje upoštevati Direktivo 2000/60/ES o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike, ki v tem primeru po našem mnenju ni bila upoštevana, ker ne vzpodbuja trajnostne rabe vode, ki temelji na dolgoročnem varstvu razpoložljivih vodnih virov (1b odstavek 1. člena).

12. odstavek preambule Uredbe 2024/1679 določa, da se mora pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevati ocene tveganja in ukrepe za prilagoditev, namenjene izboljšanju odpornosti, na primer proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim in katastrofam, ki jih povzroči človek. Realizacija vseevropskega prometnega omrežja bo z zagotavljanjem dodatnih spodbud za razvoj trajnostnih oblik prevoza in izvajanjem visokih standardov za zeleno prometno infrastrukturo podpirala načelo, da se ne škoduje bistveno.

Tveganje v primeru nesreče vlakov, kot so iztirjenja ali trčenja predstavlja visoko tveganje za nenadzorovano sproščanje nevarnih snovi. Če se takšna nesreča zgodi v bližini vodnega zajetja, lahko onesnaževalci hitro zaidejo v vodni vir. Hitri vlaki prevažajo velike količine potnikov in tovora, kar pomeni, da je v primeru nesreče večja količina potencialnih onesnaževal. Tovorni

³ Ker še ni bil sprejet Nacionalni program upravljanja z vodami, ki je bil predviden v Zakonu o vodah od leta 2004, so akti s področja urejanja vode sprejeti brez strateških usmeritev.



tranzit in pogoste vožnje vlakov povečujejo tveganje za kumulativno onesnaženje, kar lahko postopoma degradira kakovost vodnih virov ter lahko povzroči dolgoročni negativni vpliv na okolje.

Predlog DPN v tem primeru ni spisan skladno z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, saj ne spoštuje ukrepa R.39 Ukrepi za preprečitev, omilititev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi).

Predlog DPN dodatno povzroča finančne stroške občinam in prebivalcem občine, zaradi nujnih popravkov javne lokalne infrastrukture, ki ne bodo nujno izboljšave, bodo pa bremenili večinoma proračun občin, saj predlog DPN ni predvidel vseh sprememb lokalne infrastrukture, ki bodo nastale z umestitvijo in izgradnjo popolnoma nove železniške trase.

3. Predlog DPN napeljuje na uničenje prvovrstnih kmetijskih površin, kar pomeni propad in trajno zaprtje kmetij na prizadetih območjih.

Vlada Republike Slovenije je sprejela Uredbo o območjih za kmetijstvo in pridelavo hrane, ki so strateškega pomena za Republiko Slovenijo (UL RS, št. 71/16; v nadaljevanju: Uredba 71/16). Uredba določa območja za kmetijstvo in pridelavo hrane, ki so strateškega pomena za Republiko Slovenijo zaradi pridelovalnega potenciala kmetijskih zemljišč, njihovega obsega, zaokroženosti, zagotavljanja pridelave hrane ali celovitega razvoja podeželja in krajine. Člen 3. Uredbe 71/16 opredeljuje izjemno pomembna območja za kmetijstvo in pridelavo hrane, saj so zaradi velikih sklenjenih kmetijskih površin v ravnini izjemno primerna za pridelavo poljščin ter omogočajo najširši izbor kmetijskih tehnologij in ekonomsko učinkovito kmetijstvo. Točka 4.(2) kot takšno območje na prvem mestu našteje Sorško polje.

Slovenija ima na prebivalca omejen obseg obdelovalnih površin (964 m² na prebivalca, v primerjavi z 2.500 - 3.000 m² na prebivalca, kot je ocenjeno, da bi potrebovali za zagotovitev potrebnih količin hrane). Zato je varovanje obstoječih kmetijskih zemljišč strateškega pomena za prehransko varnost in večjo stopnjo samooskrbe. Vendar je, kot se izkazuje tudi v tem primeru, odnos države od varovanja kmetijskih zemljišč zelo mačehovski in pomanjkljiv, kar je leta 2021 v svojem poročilu ugotovilo tudi računsko sodišče. vir: https://www.rs-rs.si/fileadmin/user_upload/Datoteke/Revizije/2021/Samooskrba/Samooskrba_RSP_RevizijskoP.pdf

S tako obsežnim infrastrukturnim posegom bo Sorško polje trajno uničeno, ostanki pa bodo postali degradirano območje zaradi hrupa, onesnaženosti, izgube podtalne vode, uničenja gozdov, zemeljske erozije in otežene dostopnosti. Učinek škode na okolje je nepovraten in neizmerljiv.

Na obravnavanem območju DPN se cca 125 ha najboljših kmetijskih površin nameni za izgradnjo železniške infrastrukture. To pomeni propad in popolno zaprtje cca 20 kmečkih gospodarstev, ter slabšo ekonomiko za preostala, s tem predlogom DPN prizadeta kmečka gospodarstva. Gradivo tudi ne vsebuje elaboratov ukrepov za prizadeta kmečka gospodarstva, ki



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

jih nalaga »Elaborat posegov na kmetijska zemljišča«, tako da ukrepov ni možno preveriti.
Vprašanje: a. Prosimo za dopolnitev s pripravo elaboratov.

b. Ker je trenutno v pripravi nova zakonodajna podlaga, saj je v javni razpravi pravilnik za določitev predloga trajno varovanih kmetijskih zemljišč, ki bi zaradi strateške pomembnosti in kakovosti zemljišč moral kmetijska zemljišča na Sorškem polju zavarovati kot trajno varovana zemljišča menimo, da bi tudi predlog DPN moral že odražati zahteve nove zakonodaje.

4. Predlog DPN povzroči trajno izgubo gozdnih površin in uničenje habitatov živih bitij, posega v Naturo 2000 in druga varovana območja.

Za varstvo krajinskih značilnosti, pomembnih za biotsko raznovrstnost, je treba ohranjati lastnosti, zaradi katerih so deli krajine ali njeni elementi opredeljeni kot krajinska značilnost. Odločilni dejavnik za ohranjanje krajinskih značilnosti, pomembnih za biotsko raznovrstnost, so posegi v prostor. Zlasti na območjih intenziviranja industrije, prometa, ipd... se izgublja krajinska pestrost, izginjajo krajinske značilnosti, kar povzroča zmanjševanje pestrosti habitatov in vrst.

Predlog DPN posega v Naturo 2000 in druga varovana območja. Prepoznana je koristna vloga gozdov pri varovanju tal, pri preprečevanju erozijskih procesov, pri preprečevanju oziroma blaženju poplav, pri ponoru ogljika, pri zagotavljanju virov pitne vode in pri zagotavljanju življenjskega prostora številnim ogroženim živalskim vrstam (5. poglavje Resolucije o Nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030 (ReNPVO20–30)).

V okolju Sorškega polja je splošno znano dejstvo, da so bili gozdovi na Sorškem polju pred 200 leti zasajeni prav s ciljem, da se ustavijo orkanski severni vetrovi iz smeri Karavank, ki so povzročali erozijo zemlje na poljih in ščitili vasi v ozadju. Izročilo tudi pove, da so vetrovi dobesedno odgrnili velike površine zemlje z njivskih površin. Z nameravanim posekom v širini 100 metrov se ogrozi obstoj celotnega reteškega gozda, zato obstaja velika verjetnost, da bodo stanovanjski objekti, ki so bili doslej zaščiteni pred vetrovom z gozdno bariero, izpostavljeni velikemu tveganju. **Vprašanje: Kakšen bo korektivni ukrep zaradi poseka gozdov, ki bo enakovredno ščitil naselja pred močnimi vetrovi.**

Predlagani DPN ima potencialno negativne vplive na lokalno okolje, vključno z naravnimi habitatmi in kmetijskimi zemljišči.

V elaboratu študije življenjskih možnosti divjadi je navedeno, da je »za območje DPN značilna nizka gozdnatost, velika gostota naselij ter spremljajoče infrastrukture. Zaradi velike gostote javnih prometnic, ki prekinjajo migracijske poti divjadi, je med divjadjo (še posebno srnjad, lisica in poljski zajec) visok delež izgub zaradi prometa. Za širše območje je značilnih nekaj večjih gozdnih kompleksov, sicer pa je prostor močno fragmentiran. S končnim sklepom v elaboratu za območje DPN se ne strinjamo, saj bodo zaradi delnega posega v gozdove le-ti bolj ranljivi na naravne vplive (npr. veter), s čimer bo ogrožena večja površina gozdov, ki nudijo zatočišče divjadi in pticam (elaborat ni bil narejen v skladu s tretjim odstavkom 5. člena uredbe 2024/1679), pri čemer elaborat tudi ne vključuje drugih vrst živali, kot na primer dvoživk, ki so tudi prisotne v gozdu in predstavljajo pomembno vlogo v ekosistemu (uravnavajo številčnost žuželk, polžev,



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

pajkov, deževnikov, saj se z njimi prehranjujejo). Menimo, da bodo življenja divjadi ter njihov zarod, vključno s pticami in drugimi vrstami živali, ogrožena med gradnjo (kar ni vključeno v elaboratu), umrljivost pa se bo dodatno povečala tudi kasneje zaradi trka z vlaki. Okolje bo degradirano zaradi uničenja gozda in uničenja habitata, znižanja divjadi in ptic, negativen vpliv pa ni vključen niti v elaborat optimizacij niti v analizo CBA niti ni bila izvedena SWOT analiza.

Vprašanje: Prosimo za podrobnejše okoljske študije in presoje, da se preprečijo nepovratne škode, ker priloženo okoljsko poročilo ne vključuje podrobne SWOT analize za področje uničenja habitatov živih bitij na območju predlaganega DPN.

5. Predlog DPN napeljuje na trajno degradacijo in uničenje zdravega bivanjskega okolja (zemeljska erozija zaradi vetra, hrup, EM sevanje in onesnaženost s prašnimi delci).

Ustava v 72. členu vsakomur zagotavlja pravico do zdravega življenjskega okolja (1. odst.), država pa jo je dolžna zagotavljati. Pri tem določba 1. odst. 72. člena vsebuje dikcijo: v skladu z zakonom. Vsebinsko pravice do zdravega življenjskega okolja določa zakonodajalec tako, da določa meje dopustnosti posegov v okolje. Poseg v okolje je po ZVO-1 (2. točka 3. člena) vsako človekovo ravnanje ali opustitev ravnanja, ki lahko vpliva na okolje tako, da škoduje človekovemu zdravju, počutju in kakovosti njegovega življenja ter preživetju, zdravju in počutju drugih organizmov. Poseg v okolje se nanaša zlasti na rabo naravnih dobrin, onesnaževanje delov okolja, gradnjo in uporabo objektov, proizvodne in druge dejavnosti ter dajanje izdelkov na trg in njihovo potrošnjo. Posledica posegov so obremenitve okolja, imajo vpliv tudi na zdravje ljudi, zato se predpisujejo t. i. mejne vrednosti obremenitev okolja, ki pomenijo tisto mejo (predpisan normativ) obremenjevanja, ki je še dovoljena. Do nedopustnih posegov lahko pride v primeru, če gre pri omenjenih vplivih za čezmerne obremenitve okolja.

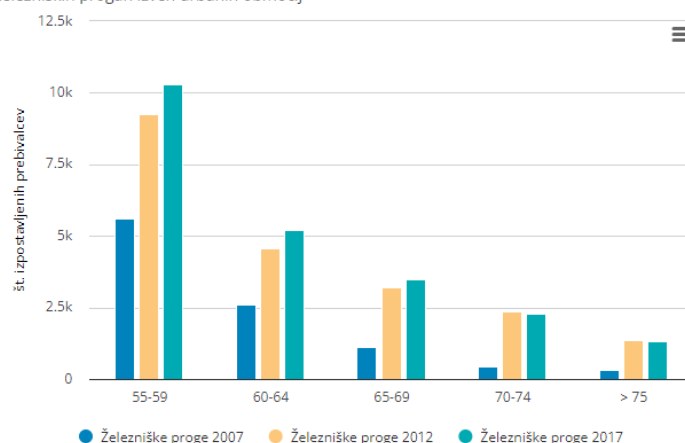
Predlog DPN z okoljskim poročilom ne vključuje celovite presoje škodljivih vplivov na prebivalstvo in zdravje ljudi ter na okolje.

Hrup v okolju je nezaželen zvok, ki ga povzročajo človekove dejavnosti na prostem. Izpostavljenost višjim ravnom hrupa lahko vzbuja nemir, moti človeka in škoduje njegovemu zdravju. Zaradi navedenih razlogov je pomembno, da se število prebivalcev, ki so v svojem življenjskem okolju izpostavljeni višjim ravnom hrupa, postopno in dolgoročno zmanjšuje.

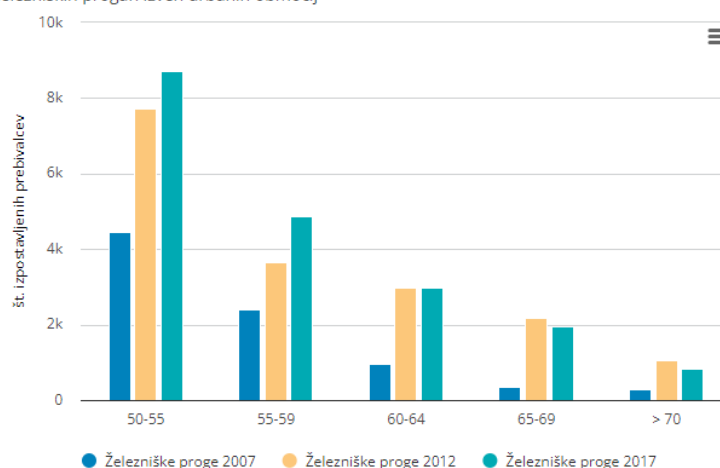
Iz analize izpostavljenosti prebivalcev hrupu prometa je razvidno vir: Izpostavljenost hrupu zaradi prometa po železniških progah izven urbanih območij | Okoljski kazalci (gov.si) da ostaja v Sloveniji število prebivalcev, ki živijo v vplivnem območju najbolj prometnih železniških prog izven urbanih območij in so izpostavljeni hrupu železniškega prometa, približno enako oz. se je nekoliko povečalo v območjih, ki so izpostavljena nižjim ravnom hrupa. Število prebivalcev, ki so izpostavljeni najvišjim ravnom hrupa železniškega prometa, se v zadnjih letih ni zmanjšalo.



Slika HR03-1: Izpostavljenost prebivalcev različnim ravnom hrupa v obdobju celega dne ob železniških progah izven urbanih območij



Slika HR03-2: Izpostavljenost prebivalcev različnim ravnom hrupa v obdobju noči ob železniških progah izven urbanih območij



Zaradi načrtovanega povečanja tovornih vlakov (tudi na račun načrtovanega povečanja prevoza tovora preko Luke Koper) bo dodatno več prahu, hrupa ... kvaliteta življenja se bo močno poslabšala. Predlagana nadgradnja proge bo povečala raven hrupa, kar bo negativno vplivalo na kakovost življenja prebivalcev v bližini proge. Zahtevamo, da se dodatno preuči in predstavi učinkovite ukrepe za zmanjšanje hrupa na območju predlaganega DPN. Natančne okoljske študije so potrebne za preprečitev dolgoročnih negativnih vplivov na naravo in zdravje ljudi. Poleg tega je potrebno oceniti socialne posledice, vključno s spremembami v kakovosti življenja zaradi povečanega hrupa in drugih dejavnikov. V obravnavanem okoljskem poročilu pogrešamo podrobno analizo tveganj dodatnih obremenitev bivanjskega okolja in predlog realnih izvedbenih ukrepov za ohranitev zdravega bivanjskega okolja.

Lokalno prebivalstvo se ne strinja s predlogi projektanta in investitorja, da se prostovoljno žrtvujejo za kratkoročni in dolgoročni čas z nepovratnim poslabšanjem bivalnih razmer med gradnjo nove trase (najmanj 58 mesecev) in kasneje tudi v času obratovanja železnice v neposredni in posredni bližini domov. Iz okoljskega poročila izhaja, da bo povečan hrup,



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

hupanje, vibracije in elektromagnetno sevanje na območjih, kjer teh bremen doslej prebivalci niso bili vajeni. Našteti vplivi bodo trajno in negativno vplivali na kakovost življenja in zdravja v lokalni skupnosti. Ob zadnjih pritožbah zaradi povečanja hupanja ne le v dnevnem temveč tudi v nočnem času, so izvajalci (to je Slovenske železnice) prebivalce seznanili s predpisi in ukrepi, ki jih izvajajo predvsem zaradi zagotavljanja varnosti v železniškem prometu (lanskoletna nesreča ob sanaciji železniške proge na Primorskem). Že zdaj je vprašljivo varovanje zdravja in nočnega počitka prebivalcev, ki so že vajeni živeti ob železniški progi. Dejstvo je, da se je hupanje v zadnjih dveh letih izjemno povečalo, tudi v nočnem času. Seznanjeni so bili, da je hupanje vlakov obvezno vsakokrat pri prehodu mostov, ob vsakokratnem vstopu in izstopu iz tunela ali pokritega vkopa, ipd. Glede na predlagani DPN po novi trasi lahko prebivalci v radiju 500 metrov, ob napovedanih min 200 vlakovnih kompozicijah dnevno, samo na območju Občine Medvode pričakujejo najmanj 800 piskov lokomotiv dnevno - hupanje pri vstopu in izstopu iz pokritega vkopa Svetje, vožnji preko mostu čez reko Soro in ob vstopu oz. izstopu v tunel Medno. Iz okoljskega poročila izhaja, da naj bi bilo prekomernemu hrupu ob gradnji in kasneje ob obratovanju nove dvotirne proge izpostavljenih »le« 1/3 vseh prebivalcev (5.000).

Sicer je osrednji cilj varstva pred hrupom zmanjšati število prebivalcev izpostavljenih hrupu nad mejnimi vrednostmi kazalcev hrupa (op. mejna vrednost za kazalec L_{dvn} je 65 dB in za kazalec L_{noč} 55 dB), srednjeročni cilj je, da se število prebivalcev, ki so v dnevnem času izpostavljeni hrupu nad 55 dB ter število prebivalcev, ki so v nočnem času izpostavljeni hrupu nad 50 dB zmanjša ter dolgoročni cilj, v skladu s priporočili Svetovne zdravstvene organizacije (angl. WHO), je zmanjšati število prebivalcev, ki so v nočnem času izpostavljeni hrupu nad 40 dB. Vir – Cilji Izpostavljenost hrupu zaradi prometa po železniških progah izven urbanih območij | Okoljski kazalci (gov.si) . V obdobju celega dne kot v obdobju noči je število prebivalcev, ki živijo v vplivnem območju najbolj prometnih železniških prog izven urbanih območij in so izpostavljeni najvišji ravni hrupa železniškega prometa, razmeroma visoko.

Dolgotrajna gradnja, ki naj bi po načrtih projektanta in investitorja trajala najmanj 58 mesecev predstavlja večletno motnjo v lokalnem okolju in dodatno povečan dnevni tranzit na relaciji Škofja Loka – Reteče – Jeprca – Medvode – Medno – Stanežiče in Vižmarje, in sicer naj bi bilo pričakovati med min 200 in 300 tovrnjaki dnevno glede na odsek gradnje, ki naj bi se začel od Ljubljana-Šiška proti Gorenjski (vir časopis Dnevnik).

Načrtovano 2,5 krat povečano število vlakovnih kompozicij (iz dosedanjih cca 75 na minimalno 200 kompozicij dnevno), predvsem zaradi zagotavljanja neprekinjenih povezav za prevoz mednarodnega tovarnega prometa iz in proti Luki Koper, ki bo samo v tem lokalnem območju povzročil še dodatne okoljske pritiske in obremenitve lokalnega okolja. Stopnja ogroženosti se namreč povečuje vzporedno z večjimi hitrostmi vlakov in večjim številom voženj, kar priloženo okoljsko poročilo ne obravnava oz. je podalo oceno C – zanemarljivi vplivi ob upoštevanju vseh izvedbenih ukrepov. **Vprašanje: Potrebna je revizija okoljskega poročila zaradi zagotovitve (ne)pristranskosti oziroma za potrditev ocen posameznih vplivov.**

Predlog DPN ne upošteva v celoti 15. odstavek preambule Uredbe 2024/1679, ki določa, da bi morale države članice in drugi nosilci projektov izvajati okoljske presoje načrtov in



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

projektov v skladu z ustrežno zakonodajo, da bi preprečili ali – kadar preprečitev ni možna – ublažili ali izravnali negativne vplive na okolje, kot so razdrobljenost krajine, pozidava tal, onesnaževanje zraka in vode ter hrup, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost.

Predlog DPN v tem primeru ni spisan skladno z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, saj ne spoštuje ukrepa R.39. Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi).

6. Predlog DPN zaradi prestavitve železniških postaj oddaljuje lokalni potniški železniški promet od uporabnika in s tem dviga kumulativni ogljični odtis.

Zaradi prestavitve železniške postaje Reteče in ukinitve železniške postaje Medno ne moremo govoriti o trajnostni mobilnosti in koristi povečanega števila potnikov. Zaradi ukinitve postaje Medno, bodo občani prisiljeni uporabljati osebna vozila, prav tako tudi v Retečah. Postajališče Reteče, ki je strateško umeščeno v sredino vasi, trenutno zagotavlja dostopnost občanov iz vsakega skrajnega dela vasi do postaje v radiju 10 minut (hoja). Po predlogu DPN, se železniška postaja odmakne iz predvidenega koridorja za cca 1,5 km. To pomeni za prebivalce iz zdajšnjih 10 minut hoje, po novem vsaj 20 minut hoje. 20 minut pa je čas, v katerem se z osebnim vozilom iz Reteč že pripeljete v MO Ljubljana ali MO Kranj. Torej prebivalci nove železniške postaje zagotovo ne bodo uporabljali, zaradi nedostopnosti in prevelike potrate časa na poti do postaje. Zato konkretno v tem primeru kazalniki niso pravilno utemeljeni. Zaradi prestavitve železniške postaje v Retečah bodo prebivalci prešli na uporabo vozil, s čimer se bo povečal ogljični odtis in nikakor ne moremo govoriti o trajnostni mobilnosti in približevanju javnega železniškega prometa ljudem z »zelenim prehodom«. Železniška postaja na trenutni lokaciji je dostopna tudi prebivalcem sosednjih vasi, zato je bila leta 1926 strateško umeščena na zdajšnjo lokacijo. Tudi vsem tem prebivalcem (Godešič, Dol, Senica) se bo čas na poti povečal in bodo dejansko izgubili dostop do uporabe železniškega potniškega prometa. Enako velja za železniško postajališče v Mednem, na katerega so vezani ne samo prebivalci Medna, temveč tudi sosednjih vasi (Vikrče, Seničica). Ukinjanje oziroma otežkočanje dostopa do železniških postaj NI zagotavljanje trajnostne mobilnosti in na noben način NE pripomore k zniževanju ogljičnega odtisa. **O zmanjšanju ogljičnega odtisa, zelenem prehodu in trajnostni mobilnosti lahko govorimo le, če se ohranijo vse dosedanje železniške postaje na obstoječih lokacijah ter izgradijo in aktivirajo nove (Godešič, Žabnica, Svetje, ...).** Pri strokovnih podlagah za podnebne spremembe bi bilo to potrebno upoštevati, saj se pričakuje povečanje emisij toplogrednih plinov tudi zaradi večje oddaljenosti železniških postaj, napram obstoječi.

Vprašanje: Prosimo, da se to ustrezno upošteva in vrednoti.

7. Predlog DPN uničuje naravno, arheološko in kulturno dediščino celovitosti krajine Sorškega polja kot celote.

Varstvo in ohranitev kulturne dediščine in krajine je eden od osnovnih namenov in ciljev prostorskega načrtovanja. Predlog DPN preseka številna arheološka nahajališča ter poseže v območje kulturne krajine. Krajina je obravnavana med naravnimi vrednotami kot ena od zvrsti (krajinska vrednota) in pri biotski raznovrstnosti (krajinske značilnosti, pomembne za ohranjanje



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GSM: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

biotske raznovrstnosti). Pomembnosti Sorškega polja so se zavedali že naši predniki, in predvsem zaradi njihovega odgovornega odnosa do narave in njenega varovanja, Sorško polje z vsemi dobrinami uživamo še danes. Sorško polje predstavlja edinstveno krajinsko območje s pogledom na Kamniško Savinske Alpe z gozdnimi in urejenimi poljskimi površinami med katerimi so osamljena stoletna lipova drevesa, in ga je opisoval že Valvasor v delu Slava Vojvodine kranjske kot *“kar najodličnejše obdelovalno polje: tla so zelo zdrava, odlična in primerna za zdravje”*. » in bi ga bilo kot takega treba zaščititi. Predlog preseka številna arheološka najdišča.

Predlog DPN ne upošteva v celoti 15. odstavek preambule Uredbe 2024/1679, ki določa, da bi morale države članice in drugi nosilci projektov izvajati okoljske presoje načrtov in projektov v skladu z ustrežno zakonodajo, da bi preprečili ali – kadar preprečitev ni možna – ublažili ali izravnali negativne vplive na okolje, kot so razdrobljenost krajine, pozidava tal, onesnaževanje zraka in vode ter hrup, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost.

Predlog DPN ne spoštuje ukrepa R.39 Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi).

8. Predlog DPN trajno znižuje, razvrednoti in degradira uporabno vrednost nepremičnin in kakovost življenja prebivalcev, ki se jim predlagana nova trasa približa.

Zaradi čezmernih vplivov na okolje, bodo kršene ustavne pravice oseb, ki živijo na ulicah v oddaljenosti od 10 do 1000 m od predvidene nove trase, tj. pravica do zdravega življenjskega okolja, do mirnega in skladnega življenjskega razvoja ter mirnega zasebnega in družinskega življenja, osebnega dostojanstva kot tudi pravica do spoštovanja doma po 8. členu Evropske konvencije o človekovih pravicah (v nadaljevanju EKČP). Prekoračene bodo mejne emisijske vrednosti za hrup, zahteve glede kakovosti zraka, gradnja bo povzročila vibracije, hrup, povečanje prasnih delcev, visoko zvišala tveganje za onesnaženje virov pitne vode, ki bodo škodljivo vplivale na zdravje ljudi in njihovo premoženje.

Predlog DPN z okoljskim poročilom ne vključuje celovite presoje dolgoročnih, kratkoročnih, posrednih in neposrednih vplivov nameravanega posega v okolje na človeka, tla, vodo, zrak, biotsko raznovrstnost in naravne vrednote, podnebje in krajino, pa tudi na človekovo nepremično premoženje in kulturno dediščino, ter njihova medsebojna razmerja. Hkrati ni podrobno ocenjena oz. pripravljena presoja vplivov na okolje na življenje ljudi v času gradnje. **Vprašanje: a. okoljsko poročilo naj se ustrezno dopolni s celovito presojo vplivov, zapisanih v zgornjem odstavku. B. Kakšen bo korektivni ukrep za lastnike nepremičnin, katerih cena se bo zaradi izgradnje dodatnega železniškega tira znižala?**

Vsled naštetega prosimo za odgovore na vprašanja, ki so zapisana pod posameznimi točkami ter dodatno v nadaljevanju od številke 1 do 33:



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

1. Prosimo za razkritje in navedbo kriterijev z utemeljitvijo, po katerih je bila v procesu študije variant kot najbolj strokovno primerna izbrana predlagana varianta projektantov in predlagatelja s predlogom DPN za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj/Naklo z okoljskim poročilom.
 2. Ali predlog DPN opravičuje izjemno drago gradnjo drugega tira na relaciji Ljubljana – Vižmarje – Škofja Loka - Kranj/Naklo, ki jo bodo plačali davkoplačevalci, glede na dejstvo, da se potovalni čas skrajša le za 4 minute? Prosimo za predložitev matematičnih izračunov za izračunane potovalne čase ter ustrezno CBA analizo, s popolno razčlenitvijo stroškov, ki so bili upoštevani ter opredelitev načina določanja voznega reda glede na vozne karakteristike potniških kompozicij z upoštevanjem doseganja točnosti voznega reda v cilju. CBA obravnava celoten odsek Ljubljana – Jesenice in ne predloga DPN Ljubljana – Kranj/Naklo.
 3. Zakaj projektanti in predlagatelji vztrajajo pri predlogu umestitve hitrih mednarodnih potniških vlakov za hitrosti 160 km/h po lokalni železniški progi z več postajališči, če se le-ti ne bodo ustavljali ne v Škofji Loki, Retečah, Medvodah, Stanežičah, Vižmarjih, Šiški, ... kar pomeni, da lokalni prebivalci od te povezave ne bodo imeli koristi, temveč izključno samo obremenitev? Isti »strokovnjaki« pa so vse do leta 2015 kot edino primerno zagovarjali traso novega mednarodnega potniškega in transportnega tira ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m., z navezavo na letališče Brnik?
 4. Prosimo, da se javno predstavi celotna Študija, z vsemi dokumenti, ki je kot neustrezno opredelila traso ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m., z navezavo na letališče Brnik.
 5. Doseganje cilja – hitrost 160 km/h na več kot 75 % dolžine vsakega odseka na tej trasi ne bo dosežena, saj se bo hitrost vlaka skozi postaje in postajališča mora zniževati na 100 do 110 km/h. Dodatno oviro predstavlja tudi zavoj tirov na Trati pri Škofji Loki. Zahtevamo, da projektant predloži ustrezne matematične izračune s katerimi je izračunan potovalni čas za posamezen odsek predlagane trase.
 6. Predlagana nova trasa MŠ6 naj bi od obstoječe trase na primer na odseku od Medvod do Škofje Loke bila krajša le za 140 metrov. Ali 140 metrov krajša razdalja bistveno odtehta tako obsežno, trajno in nepovratno uničenje narave, prvovrstnih kmetijskih zemljišč in vodnih virov na tem delu?
 7. Zakaj s strani stroke predlagana izbrana varianta dvotirne trase železniške proge ob AC Ljubljana – Kranj - Jesenice (september 2011) z zagotovitvijo možnosti zasnove za večje hitrosti (160 km/h), ki je bila umaknjena v letu 2016, ne bi bila bolj primerna?
 8. Kako bo uprava železniškega tovarnega prometa na trasi, ki je predvidena za taktni potniški promet na 15 minut v obe smeri, zagotovila kakovost storitev, ki se zagotavljajo prevoznikom v železniškem prometu na način, da bo na evropskih prometnih koridorjih dosegalo naslednje ciljne vrednosti:
- za vsak notranji čezmejni odsek povprečni čas mirovanja vseh tovornih vlakov, ki prečkajo mejo med dvema državama članicama, ni daljši od 25 povprečno minut, razen na odsekih, kjer se spremeni tirna širina ali kjer kontrole na meji, na kateri še ni bila odpravljena kontrola na vlakih zaradi uporabe točke 1.2 Priloge VI k Uredbi (EU) 2016/399, ne omogočajo upoštevanja tega roka; čas mirovanja vlaka na čezmejnem odseku pomeni skupni dodatni tranzitni čas, ki se lahko pripiše obstoju prehoda meje, ne glede na postopke ali vidike



- infrastrukturne, operativne, tehnične in upravne narave; čas mirovanja ne vključuje časa, ki ga ni mogoče pripisati prehodu meje, kot so operativni postopki, ki se izvajajo v objektih v bližini mejnega prehoda, vendar z njim niso neločljivo povezani, in
- najmanj 75 % tovornih vlakov, ki prečkajo vsaj eno mejo vzdolž evropskega prometnega koridorja, prispe na namembni kraj ali – če je njihov namembni kraj zunaj Unije– na zunanjo mejo Unije v času iz voznega reda ali z zamudo, ki je krajša od 30 minut, zaradi razlogov, ki jih je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture Unije; zamude, ki so nastale v tretjih državah in jih je mogoče pripisati tretjim državam, ki jih prečkajo tovorni vlaki, se ne upoštevajo.
9. V Občini Medvode poteka nameravana trasa pokritega vkopa Svetje zgolj 10 metrov od aktivnega vodnega črpaljšča Svetje I in Svetje II, ki ta trenutek zagotavljata pitno vodo prebivalcem občine. Zahtevamo, da Občina ali investitor prebivalce seznani z natančnim planom, ki bo vseboval podatke o nadomestnem viru pitne vode, v kolikor bi prišlo do nesreče pri gradbenih posegih in obstoječa pitna voda iz vodnjakov Svetje I in Svetje II ne bi bila več ustrezna, bi presahnila, ali podobno. Okoljsko poročilo ne vključuje analize tveganja predloga DPN za morebitno onesnaženje vira pitne vode iz vodnjaka Svetje I in Svetje II.
10. Za potrebe umestitve zgolj 33 km železnice med Ljubljano in Kranjem/Naklo, bo trajno opuščene več kot 125 ha prvovrstne kmetijske zemlje. To pomeni trajno zaprtje skoraj 20 kmečkih gospodarstev! Prosimo za podatek, kje v vrednotenju ekonomske upravičenosti projekta je bilo to upoštevano in kolikšen je izračunan znesek trajnega zaprtja 20 kmečkih gospodarstev.
11. Javno objavljeno okoljsko poročilo posege v okolje in prostor večinoma vrednoti kot »c - zanemarljivo«. Ker gre za brutalne posege v izredno občutljiv prostor, je brez dvoma vzpostavljen dvom v takšne ocene, zato zahtevamo revizijo okoljskega poročila. Le tako bomo državljani lahko verjeli, da je okoljsko poročilo pripravljeno strokovno neodvisno in ne po željah naročnika in plačnika.
12. Če je Slovenija dolžna uveljaviti politiko TEN-T temelječo na Uredbi (EU) 2024/1679 opozarjamo, da mora Vlada RS najprej pripraviti novo Celostno prometno strategijo, skladno z (ZCPN), ki jo bo potrdil Državni zbor in bo nadomestila Strategijo in Resolucijo iz leta 2016.
- Nova strategija bo morala vsebovati načrt financiranja za obdobje veljavnosti skladno z Zakonom o javnih financah. Šele po sprejemu nove strategije v Državnem zboru in njeni uveljavitvi v strateških dokumentih po ZUreP, uvrstitvi projekta v NRP (pred podpisom pogodbe o projektiranju) bodo izpolnjeni predpisani pogoji za začetek naročanja DPN. Pripominjamo tudi, da je za hitrost 160 km/h je potrebno kupiti vlake z nagibno tehniko ter prilagoditi vodenje in signalizacijo - ERMTS. Zato je v finančni načrt Strategije obvezno vključiti tudi financiranje nakupa vlakov in ERMTS ter kadra, prilagajanje voznih redov, postaj in postajališč in vse ostalo potrebno. *Prosimo za dokaz, da je bilo vse to upoštevano pri obravnavanem predlogu DPN.*
13. Večkrat je bilo na javnih obravnavah izpostavljeno, da se dvotirnost proge št. 20 zagotavlja zaradi povečanja kapacitet tovornega prometa (Luka Koper). Od Vlade RS pričakujemo odgovor, do kdaj bo država vztrajala pri skoraj brezplačni uporabi slovenskih železnic za mednarodni tovorni promet? Ali z ne-zaračunavanjem primernih uporabnin ne krši konkurenčnega prava EU, v večstransko škodo davkoplačevalcev? Iz poročila vir: <https://irg->



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

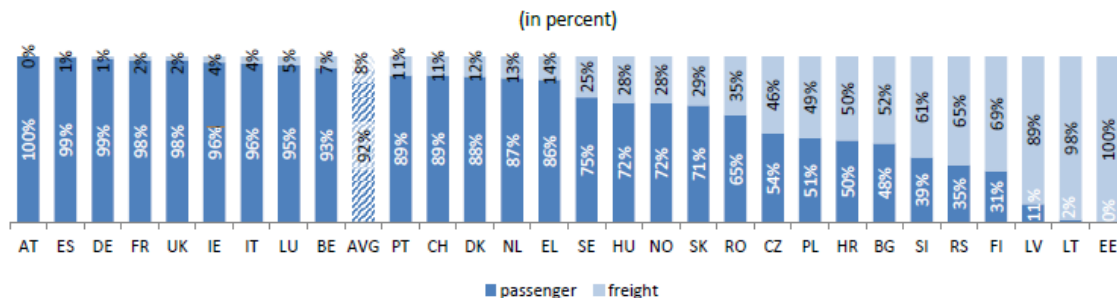
E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

rail.eu/irg/documents/market-monitoring/383,2023.html izhaja, da je bilo v letu 2021 pobrane 39% uporabnine za prevoz potnikov ter 61% za prevoz tovora.

FIGURE 16 - SHARE OF TAC PAID BY RAILWAY UNDERTAKINGS FOR PASSENGER AND FREIGHT SERVICES IN 2021⁸



⁷ Countries for which TAC partially comes from public subsidies.

⁸ The average value in this graph differs from the one in the Main Report since the sample is different: this one includes all the available data for 2021 while in the Main Report it includes only the countries which provided data for the 2017-2021 period.

S predlaganim DPN se bo ta odstotek na račun tovora še povečal. Zaračunavanje uporabnine pa je najnižje med EU državami. Če bi Republika Slovenija zaračunavala primerno uporabnino slovenskih železnic, ne bi privilegirala gospodarstva sosednjih držav (A, H) saj jim subvencionira stroške transporta in krepi njihovo konkurenčnost. Ker pa država ne zaračunava primerne uporabnine, skrbi za blagodejne vplive na gospodarstva sosednjih držav, predvsem pa to počne na račun lastnega okolja, narave in na strošek svojih davkoplačevalcev (tudi slovenskih podjetij). Uporabnina za uporabo železniškega omrežja v EU v povprečju znaša 3,30 EUR na vlakovni kilometer. Osnovna cena uporabnine v Sloveniji za vlakovni kilometer v višini pa znaša 1,133 EUR in je krepko pod povprečjem uporabnin ostalih držav članic združenja IRG-Rail. Vir: https://www.akos-rs.si/fileadmin/user_upload/dokumenti/Raziskave_analize_porocila_in_statistika/Zeleznic_e/Porocilo_o_trgu_zelezniških_storitev_za_let_2022.pdf

14. Po opisani vsebini v točki II/2. tega dokumenta prosimo za pojasnilo, na kakšni pravni podlagi, zakonu ali podzakonskem aktu je v predlogu DPN in v objavljenem gradivu popravljen zaris vodovarstvenega območja Svatje I in Svatje II? Prosimo da se investitor opredeli; ali gre za napako zarisa oziroma naj navede pravni akt, po katerem je zaris VVO zmanjšan za skoraj polovico, ter kdaj je bil tak pravni akt sprejet in kdo ga je sprejel.
15. Ker je bila trasa ob AC prepoznana s strani stroke in naročnika (vir: članek Dnevnik, 21.12.2011, priloga 2) kot najbolj optimalna, opuščena pa je bila zaradi (napačne) navedbe o neustreznosti iz vidika varovanja okolja. Ekonomska (ne)upravičenost pa se lahko izkaže šele v primerjavi s sedanjim predlogom DPN (ki obsega celotno progo št. 20, oz. DPN1 in DPN2) zato zahtevamo, da naročnik predstavi tudi primerjalno študijo med obema trasama (nadgradnja obstoječe proge št. 20 vs. izgradnja nove tovarne/mednarodne potniške proge ob AC). Le tako bo namreč izničen dvom v potratno investiranje davkoplačevalskega denarja.



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/> E-pošta: info@alpeadriagreen.com GMS: 051 311 450
TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.; SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

16. Kolikšni so bili in na kakšni pravni podlagi so bili financirani stroški dosedanje priprave DPN? Kako je bil izbran izvajalec in kakšna je bila v razpisu - javnem naročilu - dana naloga izvajalcu?
17. V primeru nadgradnje proge Ljubljana-Kranj-Jesenice bi bilo treba proučiti smiselnost spremembe napajanja z elektriko iz sedanjega enosmernega toka 3kV DC na izmenični tok 25kV AC in sicer na odseku od Ljubljane do Jesenic. S tem se prepreči škoda, ki jo povzročajo blodeči tokovi s korozijo kovinskih konstrukcij v okolici proge z enosmernim napajanjem (npr. ozemljitve, strelovodi, vodovodi, ...). Na problem škodljivosti enosmerne elektrike na železnici in primernost postopnega prehoda na izmenično elektriko so predstavniki Elektra Gorenjska že opozorili na posvetih v Državnem svetu 2018. Ta problem škodljivosti enosmerne elektrike na trasi predlaganega DPN, ni zadostno obravnavan, prosimo za dopolnitev.
18. Zakaj pripravljavec ne upošteva napotkov ZRSVN in ne razmišlja o združevanju prometnih koridorjev? Znano je, da je pripravljavec tudi za povezavo železnice med Ljubljano in letališčem J. Pučnika – Brnik ob AC naročil študijo DIIP, torej bo očitno železniški tir gradil ob AC Ljubljana-Jesenice. Torej bo za potrebe železnice v pasu manj kot 30 km naročnik zgradil kar 3 tire?
19. Pripravljavec na strani 6, Elaborata optimizacija zapiše: Kljub številnim optimizacijam v fazi ŠV (od l. 2015 do l. 2017) je bilo ugotovljeno, da so obravnavane variante z varstvenega vidika (območje Tržiške Bistrice) nesprejemljive,«. Prosimo da pripravljavec pojasni, kje v predlogu trase, ki jo obravnava predlog DPN se nahaja Tržiška Bistrica? Predlog DPN obravnava traso med Ljubljano in Kranjem.
20. Tržiško Bistrico proga ob AC preseka pri Žejah v kraju Bistrica. Problem viadukta na tem odseku je ustvarjen navidezno. Bistven je prehod preko Peračice, vzporedno s sedanjim viaduktom Peračica, ki je, po naši oceni, tehnično izvedljiv. Zahtevamo, da se s sodelovanjem strokovnjakov iz področja biologije, geologije in vodarstva razjasni, kje je dejansko problem nosilnosti konglomerata, ali pri Tržiški Bistrici ali pri Peračici?
21. Ali so bili na območjih arheoloških najdišč napravljene sondeže in kakšni so izsledki?
22. Veliko nevarnost za onesnaženje podzemne vode predstavljajo nesreče (npr. nepredviden izliv olja in goriva iz gradbene mehanizacije ter prevoznih strojev), še posebej v fazi izvedbe gradbenih del z izkopi, ko je vodonosnik zaradi odstranjenih vrhnjih plasti tal še posebej ranljiv. V najslabšem možnem scenariju, to je ob razlitju 200 kg goriva iz delovnega stroja, prosimo za podatek, za kolikokrat bi bila dopustna občutljivost na črpališču Svetje I in Svetje II presežena? Koliko časa bi bil zaradi razlitja obremenjen vodni vir?
23. Kakšen scenarij bi se zgodil na obravnavanem območju, če bi prišlo do nesreče a. ali b. na trasi med Škofjo Loko in Laborami ter npr. med vkopom Svetje in železniško postajo Reteče:
- <https://www.dnevnik.si/novice/kronika/v-postojni-se-je-prevrnil-vagon-z-gorivom-2686934/>
 - <https://www.24ur.com/novice/slovenija/proga-divaca-koper-kljub-obljubam-se-vedno-ni-odprta.html>

Prosimo za opis scenarijev s potrebnimi časi ukrepanja, načinom ukrepanja glede na sestavo tal, časovno obremenitev podtalnih vodnih virov.



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

24. Na predstavitev je bilo povedano, da bo gradnja potekala več let, na gradbišču 10 m stran od vodnega vira Svatje I in Svatje II bo torej vsak dan več deset delovnih strojev (kamioni, gradbena mehanizacija). Kakšna je ocena tveganja v tem primeru?
25. Glede na delovišče, ki bo potekalo od pokritega vkopa Svatje naprej proti Retečam, podzemne vode pa so s Sorškega polja dol vodne proti reki Sori, bo potrebno zagotavljati varnost pred razlitjem na celotni trasi nameravanega posega. Prosimo, da se analiza tveganja temu primerno dopolni. Ne samo za izliv nevarnih snovi, pomembno je določiti tudi nadzor glede morebitne kalnosti, njene mejne vrednosti in ukrepe v primeru pojava kalnosti zaradi naravnih razmer ali morebitnega vpliva gradnje.
26. Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode pravi: »Ne glede na sprejemanje uredb na državnem nivoju, je v naslednjih višjih fazah projekta potrebno zagotoviti stalno oskrbo s pitno vodo na obravnavanem območju. V času gradnje bo območje gradnje od dveh vodnjakov črpališča Svatje (Svatje Veliko in Svatje Malo) odmaknjeno le 10 m.« Prosimo za odgovor Občino Medvode in/ali naročnika, na kakšen način je za to poskrbljeno?
27. Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode »V sklopu dodatnih preiskav v višjih fazah projekta je zato potrebno načrtovati tudi dodatne preiskave, vezane na vodni vir Svetje in potencialni pojav povečane motnosti vode v vodnjakih (ugotavljanje hidrogeološke zgradbe z izvedbo 2-3 vrtin v zaledju, črpalni poizkusi, sejalna analiza sedimentov, analiza sedimentov med obratovanjem vodnjakov Svatje Veliko in Svatje Malo).« Ali je bilo to narejeno in kakšni so rezultati?
28. V dokumentu »Izdelava strokovnih podlag, okoljskega poročila, DPN in investicijske zasnove za nadgradnjo železniške proge Ljubljana – Jesenice – d.m. v koridorju obstoječe proge, maj 2024« je navedeno, da »Obravnava ureditve postaj oz. postajališč, v sklopu tega dokumenta, ni predvidena.« Menimo, da bi tudi to moralo biti vključeno v dokument, predvsem iz vidika povečanja parkirnih površin, kar predstavlja možnost za izliv goriv in olj in bo potrebno površinske vode nadzorovano odvajati s parkirnih površin.
29. Čistih voda z železniške proge ni pričakovati, saj je bilo večkrat pojasnjeno, da bo povečan predvsem transport tovornih vlakov. Zaradi nameravanega posega, bo v širini cca 70 metrov in globini 25 metrov (vkop Svatje) ter v nadaljevanju nekaj plitkejši vkop v dolžini cca 10 km preko Sorškega polja poškodovana sestava tal, kar že predstavlja živi biološki filter vode. Kam se bodo odvajale odpadne vode iz železniške proge med Mednim in Kranjem (Seniško polje, Sorško polje)?
30. Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode ne obravnava onesnaženja s fitofarmaceutskimi sredstvi, ki se uporabljajo pri vzdrževanju železniških prog. Prosimo za dopolnitev analize tveganja.
31. Kateri dokument obravnava vodna črpališča, ki že imajo dovoljenje za črpanje vode za potrebe kmetijstva (namakanje) na Sorškem polju? Kako se bo zaščitilo pred onesnaženjem ta vodna črpališča?
32. Predlog DPN namerno in varno umesti dvotirno progo tako, da se dodatno približa stanovanjskim objektom z določitvijo sedanje sredinske točke enotirne proge z novo sredinsko točko dvotirne proge na sedanjem nivojskem prečkanju proge, na območju Žontarjeve ulice v Medvodah. Prosimo za pojasnilo.



33. Ali drži podatek, da so bila ob trasi AC Ljubljana – Jesenice, prav za namen izgradnje železniške infrastrukture, v preteklosti že odkupljena zemljišča, oziroma, je država zemljišča pridobila v postopkih razlastitev?

Pri načrtovanju takšnih posegov v prostor je potrebno že v fazi iskanja rešitev kooptirati v delovanje skupine projektantov in predstavnike CI tako, da se usklajevanja izvajajo sprotno. Delovna skupina projektantov in pridruženih članov iz CI v pripravi temeljnih izhodišč mora nato skupaj predstaviti rezultate javnosti tako, da so mogoči popravki, nikakor pa ne smejo biti projekti pripravljeni na način, da so »dejstvo«. Takšno je tudi mnenje SAZU, kako naj se načrtuje v prostoru.

Površina Slovenije znaša skromnih 20.271 km², zato bi morali s prostorom, ki ga nimamo neskončno mnogo, ravnati z največjo skrbnostjo, odgovornostjo in nadvse premišljeno. Le tako bomo slovensko zemljo in naravo v dobri kondiciji zapustili tudi našim potomcem.

III. POBUDA IN UTEMELJITEV

Podajamo pobudo, da se za nadgradnjo železniške infrastrukture ponovno preučijo in preverijo možnosti ter predlogi variant za umestitev nove proge za mednarodni potniški in transportni - tovorni železniški promet ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m., ki bi lahko zagotavljale možnosti zasnove za večje hitrosti, kot je to določeno v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta (14).

Obstoječi železniški tir Ljubljana – Medvode - Škofja Loka – Kranj/Naklo pa se, glede na dejanske potrebe po uporabi javnega prevoza lokalnega prebivalstva, ohrani v isti trasi in nameni za potrebe primestne železnice za lokalni potniški promet, z izgradnjo dodatnih postajališč.

Prednosti pobude za traso ob AC Ljubljana – Jesenice:

- I. Zmanjšanje vpliva na lokalne skupnosti: umestitev proge ob avtocesti bi zmanjšala neposreden vpliv na prebivalce, saj so avtocestna območja že infrastrukturno obremenjena, degradirana in manj naseljena. Po trasi ob AC hitrosti vlakov 160 km/h ne bo treba zniževati na 100 km/h ob vožnji skozi postajališča Škofja Loka, Reteče, Medvode, Stanežiče, Vižmarje, Stegne, Litostroj, Šiška, ...
- II. Sinergijski učinki: Obstoječa infrastruktura avtocestnega omrežja bi lahko ponudila sinergijske učinke, kot so boljša dostopnost in povezljivost.
- III. Okoljske koristi: Predlagana trasa bi imela manjši vpliv na naravno okolje in bi bila bolj trajnostna rešitev. Takšno je tudi napotilo Zavoda RS za varstvo narave.



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

- IV. Trasa ob AC zasleduje zahteve EU v trasi 10. koridorja München - Istanbul po multimodalnosti, kar je skladno s 25. odstavkom preambule Uredbe (EU) 2024/1679 saj sledi temeljnemu principu multimodalnosti prometnih točk ter zajema strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja.
- V. Ob AC je že predviden širok pas zemlje in ni potrebe po odpiranju novih infrastrukturnih koridorjev ter žrtvovanju kmetijskih površin, v korist izgradnje večjih infrastrukturnih objektov.
- VI. Trasa ob AC bi bila primerna za višje hitrosti kot 160 km/h. Dvig hitrosti EU standarda je pričakovan, glede na to, da okoliške države ta trenutek gradijo železnice, s ciljem višjih hitrosti kot 160 km/h. (Goliška železnica (Koralmbahn) – A, max hitrost 250 km/h).
- VII. Alternativne rešitve: Predlagana trasa ob avtocesti ponuja realno in izvedljivo alternativo, ki je bila prepoznana in predlagana že v letih 2011-2015 in ki bi lahko zadovoljila infrastrukturne potrebe, hkrati pa zmanjšala negativne vplive na okolje in prebivalstvo. Podrobne analize te možnosti bi lahko razkrile dodatne prednosti in priložnosti za izboljšanje celotnega projekta.
- VIII. Gradbenotehnični in prometno tehnični vidik: Prednostni vidik, ker bi potekala paralelno skupaj z avtocesto, zato bi bili okoljsko tehnični in urbanistični vplivi znatno manjši kot v vseh ostalih variantah. Ker bi bil tranzitni promet na tej trasi 80 % ločen, se izogne številnim obstoječim postajam in postajališčem, kar pripomore h krajšim voznim časom za tovorni železniški promet in hitri potniški promet, ki bi bil tudi z vidika stroška gradnje cenovno najugodnejša (na relaciji do Kranja ni potrebna izgradnja zahtevnih infrastrukturnih objektov kot so tuneli in pokriti vkopi, s čimer se na dolgi rok znižujejo stroški obratovanja in rednega vzdrževanja nove trase. vir: <https://www.yumpu.com/xx/document/view/8801490/nova-trasa-zelezniske-proge-ljubljana-jesenice-ekolist>
- IX. Upoštewane bi bile zahteve in priporočila Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in sveta z dne 13. 06. 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013.
- X. Upoštevan bi bil ukrep R.39 Ukrepi za preprečitev, omilitv in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi).
- XI. V času gradnje nove proge ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m. je omogočen neoviran promet po obstoječi progi. Gradnja ob avtocesti prinaša bistvene prednosti sočasne uporabe stare proge z gradnjo nove, in sledi načelu neprekinjenega poslovanja.



- XII. Večletno načrtovanje nove železniške povezave med Ljubljano in Jesenicami z navezavo na brniško letališče za novo dvotirno železniške proge med Ljubljano, Kranjem in Jesenicami z navezavo do letališča Jožeta Pučnika, dostopno v članku časopisa Dnevnik z dne 21. 12. 2011 (priloga 2) (objavljeno na spletu dne 23. 10. 2012 ob 6:55). Po podatkih naj bi izgradnja od Ljubljane do Jesenic po prvih ocenah stala med milijardo in milijardo evrov in pol. Glede na takrat izbrano različico bi bila nova povezava dolga od 51 do 57 kilometrov, navezava na letališče pa med 9 in 15 kilometri. Ministrstvo za okolje in prostor je pobudo za pripravo državnega prostorskega načrta za to progo javno objavilo konec novembra 2012 ter je sprejemalo predloge, priporočila, usmeritve in mnenja javnosti ter organizirali posvete po občinah, kjer bi lahko tekla proga. V navedenem članku je gospod Dejan Jurkovič, takratni vodja Sektorja za investicije na direktoratu za železnice in žičnice prometnega ministrstva povedal: »...da si bo država prizadevala progo vključiti v evropsko finančno perspektivo 2014-2020, ki bo po predvidevanjih znana do konca prihodnjega leta in bo po predlogu evropske komisije težka kar 1025 milijard evrov. V pobudi za državni prostorski načrt so opredeljene tri variante predvidene trase nove proge, ki vključujejo navezavo na Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. Z načrtovano novo progo bomo razbremenili obstoječo progo, ki bo predvidoma namenjena zgolj lokalnemu prometu,«. Hkrati je v članku še dodal, da vse variante izboljšujejo povezave primestnih središč z Ljubljano in zagotavljajo prestopanje na druge oblike javnega potniškega prometa, kar bo prineslo »veliko razbremenitev tako primestnega kot tudi mestnega cestnega prometa.«.... Različico A1, takrat predvidene trase, ki bi tekla od ljubljanskih Vižmarij vzporedno ob gorenjski avtocesti, in navezavo na novo železniško postajo Kranj, sta stroka, in ZRSVN opredelila kot najboljšo. V članku je bila podana še informacija, da naj bi nova proga med Ljubljano, Kranjem in Jesenicami bila po načrtih prilagojena za hitrosti do 160 km na uro.
- XIII. Dejstvo je, da zaradi intenzivnega razvoja urbanih naselji ob obstoječi železniški progi št. 20, ta ni več primerna za mednarodni transportni - tovorni promet. Prebivalci ob obstoječem tiru niso deležni nobene tehnične zaščite, podvrženi so vplivom slabega voznega parka Slovenskih železnic, kar bistveno in pomembno vpliva na obremenitev prebivalcev s hrupom in drugim onesnaževanjem.
- XIV. Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo je 11.04.2023 objavila javno naročilo »Izdelava strokovnih podlag in pobude/DIIP za državni prostorski načrt za železniško povezavo Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana z Ljubljano«, številka objave na PJN: JN002108/2023-B01.

To pomeni, da je načrtovana tudi železniška povezava med Ljubljano in letališčem ob AC Ljubljana – Kranj. Po pojasnilih investitorja, naj bi se ta proga navezala na kamniško progo, kar ponovno dokazuje odsotnost logističnega znanja in razumevanja multimodalnosti, ki bi povezala pristanišče, letališče, cesto in železnico. Takšna rešitev, z odcepom počasne železniške proge iz proge za višje hitrosti, predstavlja bistven odmik od logike hitrih povezav med letališči (prestolnic) z železnico za višje hitrosti.



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239

Vsled navedenega je naša pobuda, da se reaktivira projekt iz leta 2011 ob AC Ljubljana – Jesenice – d.m. z navezavo na letališče Jožeta Pučnika – Brnik, utemeljena.

S spoštovanjem,

Predsednik društva Alpe Adria Green,
Vojko Bernard



ALPE ADRIA GREEN®
Društvo Prešernova 26
4270 JESENICE

Izjava: Soglašamo 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.



Alpe Adria Green - mednarodna organizacija za zaščito okolja in narave Slovenija, Hrvaška, Italija, Srbija, Črna Gora, Severna Makedonija, Bosna in Hercegovina. V Sloveniji delujemo kot društvo v javnem interesu za zaščito okolja in v javnem interesu za zaščito narave.

Naslov: Prešernova 26, 4270 Jesenice, Slovenija, EU.

Web: <https://alpeadriagreen.wordpress.com/>

E-pošta: info@alpeadriagreen.com

GMS: 051 311 450

TRR: Sparkasse d. d.; SI56 3400 0101 4687 391, Addiko Bank d. d.: SI56 3300 0000 6508 788 Mat. št.: 1173120 DŠ: 78020239