

Spoštovani,

Na seji Komisije za lokalno samoupravo v Državnem svetu, dne 7.10.2024 so bila s strani vseh predstavnikov CI OPŽ in predstavnika Alpe Adria Green zastavljena vprašanja, na katera večinoma ni bilo odgovorov:

1. Vprašanje za podžupana Mestne občine Kranj: **»Rešitve v predlaganem DPN so neskladne z interesi krajanov Struževega. Namreč KS Struževo in predstavniki MOK so imeli zbor krajanov, kjer so se dogovorili, da pri Struževem, ne bo tovarne oz. ranžirne postaje, niti ne potniške postaje. Zakaj podžupan MOK ne zagovarja interesa krajanov Struževega? V svojem govoru je omenil, da MOK zagovarja rešitve, ki so v interesu njihovih občanov.«**

Vedeti moramo, da so krajanje Struževega dali več sto podpisov k podpori CI OPŽ in njenih pripomb ter rešitev k predlogu DPN.

Na to vprašanja podžupan MOK, ni odgovoril.

2. Vprašanje za g.Rajha: **»Po kateri uredbi EU mora biti dosežena hitrost 160 km/h na predlagani progi LJ-KR/Naklo dosežena?«**

Državni sekretar g.Rajh je v svojem govoru omenjal obvezo do EU glede doseganja hitrosti na omenjeni progi. Po TSI standardih imamo proge opredeljene s Prometno kodo, ki določa praviloma za konvencionalne proge hitrost do 200 km/h

Drugo vprašanje za g.Rajha: **» ali je predlog DPN osnutek in ali ve, da osnutek ni enako predlog DPN ?«**

To vprašanje je postavljeno zato, ker je g. Rajh v pojasnilih omenil: da je predlog DPN osnutek, s katerem začenjajo z razpravo

Na obe dve vprašanji g.Rajh ni odgovoril!

3. Vprašanje za g.Romiha: **»Kako bodo nadgrajevali progo LJ-KR, ali mislijo graditi ranžirne transportne postaje in kje bodo dotične transportne ranžirne postaje? Prepustnost predvidene proge po predlogu DPN je 3x večja od obstoječe proge KR-Jesenice?«**

Ni pojasnjeno, kako bo potekala gradnja sočasno ali tir po tiru? Kaj pomeni 3 x večja prepustnost pri 50% povečanem potniškem prometu? Ali načrtujejo 5 x večji tovorni tranzitni promet, glede na dosedanjih 28 mednarodnih vlakov na dan?

Na to vprašanje g. Romih ni odgovoril! V elaboratu je opis etapnosti gradnje tako, da se od Ljubljane do Naklega dela po etapah.

4. Vprašanja za g.Jurkoviča: **»Kako bo dotično predlagano progo, ki bo komajda lahko dosegala 160km/h vključili v Evropsko finančno perspektivo?«**

Vprašanje je povezano z uporabo TSI standarda, ki ima hitrost za konvencionalen progo do 200 km/h:

Na to vprašanje g. Jurkovič ni dal odgovora!

Drugo vprašanje za g. Jurkoviča, ki je izjavil, da je trasa ob AC neprimerna zaradi okoljskega vidika: **»Kateri okoljski vidik omejuje varianto gradnje hitre konvencionalne in dvotirne proge ob AC. Prosimo če jasno navedete stavek ali trditev za okoljsko neprimernost?«**

Na to vprašanje ni obilo odgovora, g.Jurkovič se je opravičil, ker nima dokumenta pred seboj, bo pa citiral oceno okoljske neprimernosti!

Na to vprašanje g. Jurkovič ni dal odgovora, kljub temu, da je javno citiral trditev iz dokumenta!

Tretje vprašanje za g. Jurkoviča: **»Kako se predvideva povezava z letališčem, saj vemo da je Fraport zelo zainteresiran za železniško povezavo z Ljubljano?«**

Odgovor g. Jurkoviča je bil, da je letališče povezano s Kamniško progo, kjer se dosega hitrost do 80 km/h.

Mnenje CI je, da g. Jurkovič, kot predstavnik projektanta ne razume karakteristiko prometnih multimodalnih točk in da s tem zagotavlja v Evropi deklarirano hitro železniško povezavo med letališči prestolnic.

5. Vprašanje za podžupana MOL, g. Dejana Crneka: **»Ali se zaveda, kakšni bodo posegi ob šišenski progi, kjer so predvideni podvozi in ali ve, kakšni zidovi se bodo pojavili ob vilah in hišah, ki mejijo na dovozne ceste? Ali se zavedajo po kateri višinski koti bo potekala predvidena železnica in po katerih kotah ceste, ob tej železnici?«**

Odgovora na ta vprašanja ni bilo, je pa podžupan pokazal interes za natančnejšo definiranje problematike nivojskih križanj.

Vsekakor pa v zapisniku pogrešamo stavek, ki ga je obema CI namenil g. Jurkovič:

Izjava: »...da bo najprej zgrajen samo en nov tir na trasi (ki ga predvideva DPN), obstoječi tir bo služil kot drugi tir. Torej, čaka nas promet po obstoječi in hkrati po novi progi, Taka situacija je predvidena dalj časa«

Za zgoraj citirane člane CI, ki predstavljajo več kot 2000 podpisnikov je tako dokazana dvakrat neugodna situacija:

Uničimo kmetijska zemljišča! Mimo hiš v Retečah, na Senici in v Mednem pa še vedno potuje trikrat več tovora po obeh progah.