

CIVILNA INICIATIVA OBČANOM IN OKOLJU PRIJAZNA ŽELEZNICA (OPŽ)

IZJAVA ZA JAVNOST, 27.11.2024

Spoštovani.

Dne 20. 11. 2024 je ministrica Bratušek skupaj z vodstvom Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo novinarjem podrobneje predstavila železniške projekte, ki so v načrtih za prihodnja leta in desetletja in s katerimi se je Vlada seznanila na seji 14. 11. 2024. Na tiskovni konferenci so bili novinarjem prikazani načrti za umeščanje nove železniške infrastrukture v prostor oziroma pripravo državnih prostorskih načrtov. Kljub temu, da je vabilo pozivalo na »javno predstavitev«, javnosti (državljanom) na tej predstavitvi ni bilo dovoljeno prisostvovati.

CI OPŽ si je javno predstavitev (t. i.) tiskovno konferenco podrobno pogledala preko objavljenih posnetkov. Nujno je, da na predstavljeno vsebino odgovorimo in podamo pripombe ter vprašanja, ki se nam zastavljajo. Pripominjamo še, da odgovorov na vprašanja, podana na predlog DPN Ljubljana – Kranj/Naklo, še vedno nismo prejeli.

1. Sprememba plana aktivnosti iz leta 2050 na leto 2030 za hitro železnico v koridorju AC

Na tiskovni konferenci so pripravljavci in ministrica poudarjali, da je nadgradnja proge Ljubljana-Kranj prednostni projekt in da pričakujejo sprejetje DPN do junija 2025. Niso pa bili podani odgovori na naslednja bistvena vprašanja:

- Kako in kje bodo progo Ljubljana-Kranj/Naklo navezali na drugi del DPN Kranj-Jesenice-d.m.? Nadgradnja proge ob dolini Save skozi Radovljico je okoljsko in tehnično zahtevna, zato ostaja odprto vprašanje poteka nove trase Kranj-Jesenice-d.m.. Ministrica je izpostavila, da so trase med Kranjem in Jesenicami okvirno že določene.
- CI OPŽ in AAG sta v pripombah na DPN, kot tudi na Komisiji v Državnem svetu RS izpostavili vprašanje, ali je bila narejena primerjava finančnih analiz nadgradnje proge (trenutni predlog DPN) v primerjavi s predlogom DPN (iz leta 2015), ki obravnava rešitve hitre dvotirne proge v koridorju AC Ljubljana-Jesenice, z navezavo na letališče Brnik. Pričakujemo argumentirano utemeljitev podatkov, po katerih so pripravljavci in Ministrstvo za infrastrukturo sprejeli odločitev, da je sedanji predlog DPN finančno bolj primeren od predloga za izgradnjo železniške proge v koridorju ob AC.
- Trditev Ministrstva za infrastrukturo in pripravljavcev, da nova dvotirna proga v koridorju ob AC ne odgovarja okoljskim zahtevam, je zavajanje. CI OPŽ razpolaga z dokumentom ZRSVN, kjer je izkazano, da je nadgradnja proge Ljubljana-Jesenice v koridorju ob AC okoljsko sprejemljiva.
- Junija 2024 sta načrtovalca Ministrstva za infrastrukturo g. Dejan Jurkovič in g. Darko Megla pripravila predstavitev vizije izgradnje prog, z naslovom »Posodabljanje omrežja za konkurenčnejši železniški promet« <https://dips.si/wp-content/uploads/2024/06/16-Posodabljanje-omrezja-za-konkurencnejši-zelezniski-promet-Dejan-JurkovicDarko-Megla.pdf>. Za smer Ljubljana – Jesenice so na širini 20 km predvidene tri (3) vzporedne proge: nadgradnja Ljubljana-Kranj-Jesenice (leta 2030), nadgradnja in podaljšek proge Ljubljana-Domžale-Brnik (predvidoma do leta 2030) in v letu 2050 še hitra proga ob AC. Gre za uraden dokument Ministrstva za infrastrukturo, o katerem se na tiskovni konferenci ni govorilo. Tri proge, s predvidenimi petimi (5) tiri (2x dvotirna in 1x enotirna) predstavljajo neoptimalno in neučinkovito izrabo prostora, neumesten poseg v okolje, ekonomsko neupravičenost in zavajanje javnosti.

- Sedanji predlog DPN Ljubljana-Kranj/Naklo ne odgovarja multimodalnosti. Multimodalnost ni zagotovljena, če se uporabljajo za opredeljene razdalje tehnična sredstva, ki imajo prevelike razlike v hitrostih, prevelike razlike v masah ali če imajo prevelike časovne razlike pri zagotavljanju dosegljivosti končne lokacije. Zagovarjanje multimodalnosti v nacionalnem merilu za letališče, ki nima prestopa na hitri vlak (predlog strokovnjakov DRSI s progo preko Kamnika) je popolna strokovna napaka in neznanje.¹

V razvitih državah gradijo sistem štiri tirnih povezav in tako približajo hitrostne profile hitrega potniškega vlaka s tranzitnim tovornim vlakom, na enem sistemu dvotirne proge. Na drugem sistemu dvotirne proge pa zagotovijo taktini primestni promet v času konic na 10 minut, izven pa na 15 do 20 minut. ***Izgradnja nove hitre proge v koridorju AC in posodobitev stare proge z delno dvotirnostjo je izjemna priložnost za racionalno gradnjo v kratkem času.***

- Predlog DPN niti v enem elementu ne rešuje železniške proge skozi Ljubljano ter skozi novo železniško postajo in nikakor ne upošteva v OPN predlaganih tras mimo Ljubljane. Če želimo zeleni prehod res uresničiti, je treba ves tranzitni tovorni promet speljati mimo Ljubljane. Če želimo Luki Koper zagotoviti 50 % tovora s prevozom po železnici, bo center Ljubljane in z njim železniška postaja trpela zaradi 140 vlakov na dan, gorenjska proga pa z 90 vlaki na dan. Tako število vlakov bo že leta 2045 pri 45 mio pretovora preko Luke Koper. V primeru, da železnica tega tovora ne bo sposobna sprejeti, bodo zatrpane AC. To samo zaradi napačnih sedanjih strateških predlogov načrtovalcev.
- Bistveno za varčevanje z energijo: Slovenske železnice morajo preiti na napajanje z izmeničnim tokom, kar bo znižalo stroške prevoza, ki ga z enosmernim tokom nikoli ne bomo dosegli. Za zaviranje spremembe napajanja je krivda izključno na strani Slovenskih železnic in nezmožnosti razumevanja za pravo odločitev.

2. Trditev ministrice, da bo potovalni čas vlaka med Kranjem in Ljubljano 22 minut

Iz dokumentacije izhaja, da bo nova dolžina proge med Kranjem in Ljubljano krajša le za 900 metrov, kar pomeni, da bo dolžina proge 29,1 km. Trditev, da bo to razdaljo vlak prevozil v 22 minutah je nestrokovna in slaba popotnica za resno diskusijo. Zelo enostavno to dokažemo z izvedenimi in že delujočimi projekti, s primeri na Nizozemskem:

- A. primestni promet Amsterdam Schipol (letališče) - Utrecht. Primestni vlak za razdaljo 34 km (število vlakov je 87 vlakov na dan) s postanki na izogibališčih prevozi v 36 minutah. Povprečna potovalna hitrost vlaka je 56 km/h, vlak občasno pospeši na 140 km/h (preizkušeno s člani CI).
- B. Relacija Amsterdam Schipol (letališče) - Delft. Primestni vlak za razdaljo 43 km (število vlakov je 88 na dan) s postanki na postajališčih prevozi v 50 minutah. Povprečna potovalna hitrost vlaka je **52 km/h**, občasno vlak pospeši na 140 km/h (tudi preizkušeno).

Strokovnjaki iz DRSI trdijo, da bo novo razdaljo 29,1 km primestni vlak prevozil v 22 minutah. To bi bilo mogoče le, če bi vlak potoval s povprečno potovalno **hitrostjo 79 km/h ali za 43 % hitreje**, kot vozijo vlaki na Nizozemskem. Pri čemer je potrebno upoštevati pomembno dejstvo, da je na

¹ V transportni logistiki velja pravilo da so uporabljena transportna sredstva za velike mase, ki uporabljajo male hitrosti in da za majhne mase uporabljamo velike hitrosti v transportu. Povezava transportnih sistemov v verigi multimodalnosti je vezana tako na mase kot na hitrosti transporta. Letalo do 1000 km/h; železnica do 400 km/h, avtomobil do 150 km/h, tovorno vozilo do 110 km/h, tovorni vlak do 120 km/h, vozilo za eno osebo do 50 km/h, male mase do 100 kg, prehodi med različnimi sredstvi uporabljajo med 4 do 6 km/h. Nadgradnja proge Ljubljana -Kranj/Naklo z mešanjem tranzitnega tovornega prometa in mednarodnega potniškega prometa s primestnim prometom, je tipičen primer nepoznavanja osnov multimodalnosti. Hitrih vlakov do 160 km/h (200 km/h), tranzitnih tovornih vlakov 120 km/h in primestnega potniškega prometa s povprečno potovalno hitrostjo okoli 60 km/h, po časovnih taktih NI MOGOČE uskladiti za uporabnike, saj so vsi trije tipi popolnoma različni.

Nizozemskem železniški promet urejen. Načrtovalci njihove trase skozi naselja in preko polj upajo javno trditi, da bomo ob vseh zamudah vlakov Slovenskih železnic, imeli za 43 % hitrejša vlake kot na Nizozemskem!²

3. Pitna voda v Svetju pri Medvodah in podtalnica Sorškega polja, kot rezervoar za Medvode in Ljubljano

JP VO-KA je zaradi pomembnosti Sorškega polja in ohranitve vodnih virov za širšo regijo strateško prevzela upravljanje z vodovodnega sistema v Medvodah.

CI OPŽ opozarja, da nameravan poseg predloga DPN postavlja Medvoščane pred dejstvo, da v prihodnosti zaradi načrtovane nadgradnje železniške proge ne bodo imeli zagotovljene oskrbe s kakovostno podzemno pitno vodo, saj je potek nove proge predviden neposredno čez VVO in neposredno preko aktivnega črpališča Svetje, ki predstavlja pomemben vir v izrednih razmerah (sušna obdobja, velike poplave, ko pride do pojavnosti onesnaženosti ostalih črpališč vode, ipd).

Dr. Brigita Jamnik, članica SDZV je dne 30. 8. 2024 v odzivu na predlog DPN zapisala dejstvo, ki ga pozna večina slovenske hidrogeološke stroške, ki pri pregledu dokumentacije izveni v prazno: »Sorško polje ima ... velik potencial za javno oskrbo s pitno vodo in to na regijskem nivoju...«. V nadaljevanju poziva Ministrstvo za naravne vire in prostor, da bi to priložnost moralo prepoznati in podaja predlog za realizacijo regijskega vodovoda na tem delu Sorškega polja.³

Glede na skrbno izražene strokovne pomisleke CI OPŽ zahteva, da gradbena stroka resno razmisli ali ima pravico lomastiti po prostoru brez celovitega vpogleda v naravne danosti in hkrati zavaja slovensko javnost z malimi dobroti, kot je skrajšanje potovalnega časa.

Na javni predstavitvi, nosilec predloga DPN Ljubljana – Kranj/Naklo, ki že skoraj 90 dni pripravljajo odgovore, smo pričakovali konkretne tehnične in argumentirane rešitve zaščite vodnih virov. Od stroke bi pričakovali, da problem vnaprej identificira ter pripravi rešitve, ne pa, da s k reševanju problema pristop šele, ko ta nastane. In pod vprašaj postavljati pitno vodo za 14 in več tisoč ljudi, kar je najmanj moralno neodgovorno.

² Trditev: če upoštevamo povprečno doseženo hitrost na Nizozemskem, ki je 55 km/h, potem bo resnični potovalni čas na relaciji Kranj-Ljubljana 32 minut. Presenečeni smo, da uradniki in strokovnjaki za železniški promet tako lahkotno navajajo zavajajoče podatke. Primerjava z angleškimi, belgijskimi ali nemškimi železnicami bi še dodatno utrdila misel, da gre pri vseh tako namišljenih projektih za zavestno zavajanje nestrokovne javnosti. Zato smo od javne predstavitve pričakovali resne razgovore in argumentirano razpravo, ne pa živčno predstavljanje zavajajočih podatkov.

³ »...predlagam, da se vzporedno z DPN za nadgradnjo železniške proge Ljubljana-Kranj/Naklo izvaja tudi umestitev regijskega vodovoda s Sorškim poljem kot vodnim virom v prostor. Projekt bo do realizacije trajal desetletje ali dve, ko bodo potrebe in razmere v prostoru povsem drugačne kot danes. Pri upravljanju javnih vodovodnih sistemov se ne bomo pogovarjali več zgolj o varnosti, ampak tudi o dvigovanju odpornosti in oskrba iz več vodnih virov je zgolj eden izmed pristopov k temu. Neodgovorno je v dokumente DPN zapisati, da bo možno celo pod določenimi pogoji izkoriščati vodni vir na Svetju za javno oskrbo s pitno vodo občine Medvode, četudi gre vkop za železnico na Svetju čez vodnjake, ki se trenutno izkoriščajo, čeprav se ve, da to ni realno izvedljivo in da v primeru, da bi Ministrstvo že pripravilo uredbo za varovanje vodnih virov v občini Medvode, to ne bi bilo niti možno. Sklicevati se zatem na dejstvo, da sedanji občinski Odlok o varovanju vodnih virov to dopušča, je sprenevedanje. Pričakovati, da bo občina Medvode zaradi projekta nadgradnje železnice našla nadomestne vodne vire za svoje potrebe znotraj svojih občinskih meja, je popolnoma nesprejemljiv, neučinkovit in nestrokoven pristop, h kateremu občino Medvode sili sedanja zakonodaja, ki ureja delovanje gospodarske javne službe oskrbe s pitno vodo. Vodni viri ne poznajo občinskih meja.«, vir [DPN za nadgradnjo železniške proge na odseku Ljubljana-Kranj/Naklo je priložnost za realizacijo regijskega vodovoda – Slovensko društvo za zaščito voda](#).