

Liljana JANKOVIČ GROBELŠEK

Predlogi za pospešen razvoj ključnih projektov slovenske železniške infrastrukture – sklepi 27. Sedlarjevega srečanja urbanistov, ki je potekalo 3. junija 2016 v Ljubljani

V končni razpravi na 27. Sedlarjevem srečanju je zbor udeležencev podprl odločitev, da Društvo urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije v imenu prisotnih seznanilo vlado in predsednika Republike Slovenije o sklepih srečanja. Predlagali so, naj društvo v dopisu opozori, da mora razvoj železniške infrastrukture postati vodilna državna (trajnostna) infrastrukturna razvojna usmeritev in da je skrajni čas za ukrepanje. Dogo-

vorjeni dejanski predlogi so bili pozneje oblikovani kot dopis in odposlani odgovornim – ob predsedniku države in vladi še ministru za infrastrukturo, ministrici za okolje in prostor, ministru za zunanje zadeve, evropski komisarki za transport in poslanskim skupinam državnega zbora. S sklepi so bili seznanjeni tudi mediji. V nadaljevanju je v celoti objavljeno besedilo pisma s sklepi in predlogi.

Spoštovana predsednik Republike Slovenije in predsednik Vlade Republike Slovenije,

Preko 70 kolegov urbanistov in prostorskih planerjev je na 27. Sedlarjevem srečanju »Vizije prostorskega razvoja: zelena tirna infrastruktura«, ki je bilo 3. 6. 2016 v Mestnem muzeju v Ljubljani, soglasno sprejelo sklepe, o katerih Vas obveščamo z namenom, da **politični vrh Republike Slovenije s Predsednikom Republike in Predsednikom Vlade osebno podpre pospešen razvoj ključnih projektov slovenske železniške infrastrukture.**

Jasna vizija razvoja slovenske železniške infrastrukture ter intenzivna takojšnja aktivnost na tem projektu bi še lahko nadomestili zaostanek pri razvoju Slovenskih železnic na evropskem nivoju in vključevanju naše države v evropsko omrežje jedrnih prometnih koridorjev, predvsem na Sredozemski koridor ter Baltik–Jadran.

Iz predstavitev na 27. Sedlarjevem srečanju je bilo poudarjeno, da Slovenijo danes prehitevajo sosednje države z vizijo, smelostjo in jasno prometno strategijo na temelju geopolitičnih dejstev.

Ključne železniške infrastrukturne koridorje smo deloma že izgubili s prestavitvijo in združitvijo koridorja, ki se intenzivno izvaja na trasi Videm – Kanalska dolina – Beljak – Celovec in s preboji skozi Svinjo in Golico proti Dunaju, ki med sabo povezuje nekaj močnih in za nas konkurenčnih terminalov v Gradcu in Beljaku. Terminali in urbana središča so danes gospodarsko gonilo regij, njihov vpliv pa sega preko državnih meja. Izpostavljam Gradec, ki gospodarsko že obvladuje dele našega prostora.

Naša skupna odgovornost je, da stroka in politika, vključno s predsednikoma Republike in Vlade, z vsemi skupnimi silami podpre razvoj slovenske železniške infrastrukture, kot je predsednik Vlade dr. Janez Drnovšek čvrsto podprl slovenski avtocestni projekt, kot uspešen primer, ko je Slovenija zgradila avtocestni križ v dveh desetletjih. Seveda ob široki strokovni akciji interdisciplinarno sodelujočih strok s popolno politično podporo in izjemno dobro organiziranostjo, zagnanostjo in navdušenostjo na vseh ravneh. In z jasno vizijo na državnem nivoju.

Prepričani smo, da zmore naša družba to ponoviti z železnicami – in da je pravi čas za to!

Pozivamo, da razvoj železniške infrastrukture postane vodilna državna razvojna usmeritev. Prav vsi razvojni kazalniki smejših sosed Avstrije in Italije in nedavno odprt železniški predor Gotthard v Švici, pa tudi naš avtocestni križ, dokazujejo, da projekti razvoja infrastrukture zaženejo razvoj celotnega gospodarstva države.

Dejstvo je, da časa za čakanje ni več. Potrebujemo konkretno odločitev, polno politično podporo in ukrepanje. Neodločitev (in neodločenost) je tudi odločitev in odgovornost.

Predlogi:

1. Drugi tir Divača–Koper

Že desetletja prva železniška prioriteta, ki naj se čim prej izvede. Dosedanji način iskanja inovativnih rešitev financiranja se je izkazal za neučinkovit, saj v dobrem letu od sklepa Vlade ni pripeljal do konkretnih rezultatov. Draga projektna zasnova z vzporednimi servisnimi predori naj se prilagodi le zahtevam tovrstnega prometa, kar bi bistveno prispevalo k znižanju investicijske vrednosti projekta. Namesto dolgotrajnih razpisnih postopkov se taka prilagoditev projekta lahko izvede z neposredno pogodbo z ustrežno projektno organizacijo, ki so na razpolago in ker je čas za pripravo projektov pravi. Ob znatnem znižanju investicijske vrednosti projekta bi bil izvedljiv tudi model postopnega proračunskega financiranja projekta.

2. Ljubljansko železniško vozlišče

Priprava državnega prostorskega načrta za osrednje državno železniško vozlišče se mora nadaljevati. Nedopustno je čakanje ali zavlačevanje projekta in vračanje na izhodiščno točko. Uporabijo naj se že pripravljene študije in dopolni iskanje različic. Za državo tako pomembno infrastrukturno vozlišče je sicer treba zasnovati racionalno, a pogumno in ob upoštevanju dolgoročne vizije.

3. Železniška proga Ljubljana–Jesenice–Državna meja z Republiko Avstrijo–München

Še en pomemben projekt, ki se vrača na izhodišče in se po novem pripravlja na napačnih osnovah – povsem nesprejemljivo je, da se glavno mesto RS ne bi povežalo z Aerodromom Brnik (ker samo tako lahko Ljubljana doseže najvišji nivo prometnega vozlišča – povezava avtoceste, železnice in letališča) in da se po letih strokovnega dela vse trase opredelijo kot nesprejemljive. Uporabijo naj se že pripravljene študije in dopolni iskanje variantnih možnosti.

4. X. koridor na evropskem jedrnem omrežju

Evropska komisija je z »Novo politiko za prometno infrastrukturo« definirala devet izvedbenih koridorjev na jedrnem omrežju, med katerimi pa ni več proge Ljubljana–Jesenice kot dela nekdanjega X. koridorja. Predlagamo zagon aktivnosti za vključitev tega odseka proge v jedrno omrežje in s tem zagotovitev evropskih sredstev tudi za ta odsek, obenem pa (kot v tč. 3) navezavo na Aerodrom Brnik. Vzdlž jedrnih koridorjev čez Slovenijo naj se ustanovi EGTC (*The European Grouping for Territorial Cooperation*), po vzoru Rhine-Alpine jedrnega koridorja, na katerem je bil zgrajen že omenjeni železniški predor Gotthard.

5. Hitra železnica preko Slovenije

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji predvideva pet konceptov razvoja železniškega omrežja. Dodatno predlagamo zagotovitev možnosti izgradnje evropske hitre železniške povezave Trst–Ljubljana–Zidani Most–Zagreb–Budimpešta in Zagreb–Beograd–Istanbul preko Slovenije. Predlagamo, da se intenzivneje nadaljuje

s prostorsko-načrtovalskimi aktivnostmi z upoštevanjem trajnostnega prostorskega razvoja in s prilagajanjem tras prometnih vozlišč in železniških postaj slovenskim nacionalnim in regionalnim interesom in omrežju ključnih slovenskih mest in naselij. Potrebno je z državnim prostorskim načrtom zagotoviti prostor za potek hitre proge.

Obenem opozarjamo na primer, kako je politika spregledala (in izničila) desetletno delo prostorskih načrtovalcev, ko je bila že dosežena uskladitev trase hitre proge Benetke–Trst–Ljubljana (z navezavo na železniško postajo v pristanišču v Trstu). Ta hitra proga se je nadaljevala z drugim tirom – s tem je bila ekonomsko upravičena in je reševala povezavo Kopra (in Trsta) z Ljubljano in ne Trsta preko Avstrije, kar je v izgradnji zdaj. Pasivnost slovenske prometne politike so izkoristili drugi – Avstrija, Italija in ostali.

Pri vseh naštetih predlogih z vidika prostorsko načrtovalske stroke opozarjamo, da je treba rešitve načrtovati in izvajati na visokem strokovnem nivoju, ob upoštevanju trajnostnih prostorskih in izvedbenih rešitev, z dobro organiziranim sodelovanjem razvojnih in varstvenih ravni. Tudi tu nam je lahko vzor uspešen primer - slovenski avtocestni projekt.

Lepo vas pozdravljamo v pričakovanju, da podprete naš apel in odločno ukrepate,

Dr. Liljana Jankovič Grobelšek
predsednica Društva urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije,
s podporo udeležencev 27. Sedlarjevega srečanja urbanistov

Dr. Liljana Jankovič Grobelšek
Društvo urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije, Ljubljana, Slovenija
E-pošta: drustvo.dupps@gmail.com