

PRIPOMBA/PREDLOG

K POBUDI ZA

DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA ŽELEZNIŠKO POVEZAVO LETALIŠČA JOŽETA PUČNIKA LJUBLJANA Z LJUBLJANO

v času javne objave od 19. 2. 2026 do 20. 3. 2026

Pripomba/predlog

Varianti 3 na odseku 3, ki gre med naseljema Drulovka in Breg ob Savi prebivalci naselij Breg ob Savi, Drulovka in Hrastje v okviru civilne iniciative »STOP južni krak« ostro nasprotujemo z naslednjimi utemeljitvami:

- I. Na javni predstavitvi pobude na Mestni občini Kranj (MOK), dne 2. 3. 2026 je predstavnica projektantov povedala, da so bile že za pripravo predloga državnega prostorskega načrta (DPN) s strani podjetja Inštitut LUTRA raziskane možnosti umestitve v prostor, vendar so skozi sito prišle samo te, ki zdaj tvorijo pobudo DPN. Variante, ki niso šle skozi sito niso bile predstavljene, niti ni bilo na javni predstavitvi pojasnjeno, na podlagi katerih kriterijev so bile zavrnjene. Javnost torej ni imela možnosti vpogleda, kaj se načrtuje v našem okolju, kar pa je z vidika posega v prostor nesprejemljivo, saj je država dolžna lokalno prebivalstvo seznaniti z vsemi okoljskimi informacijami in na tak način zagotoviti transparentnost pobude. Ob upoštevanju navedenega in dejstva, da se stanovanjski objekti civilne iniciative »STOP južni krak« nahajajo v vplivnem območju pobude, zahtevamo, da nam predložite študijo variant za pobudo DPN podjetja Inštitut LUTRA. Ob navedenem ni odveč dodati, da je župan MOK na javni predstavitvi pobude DPN pojasnil, da se je z investitorjem o možnih trasah že pogovarjal pred samo predstavitvijo, vendar javnost o tem na nikakršen način ni bila seznanjena. Menimo, da bi župan z načrtovanjem tako obsežnega projekta vsekakor moral seznaniti najmanj predsednike krajevnih skupnosti, za zagotovitev popolne transparentnosti pa seznaniti še najmanj lokalno prebivalstvo, ki živi na vplivnem območju.
- II. NAMEN DPN: Iz naslova pobude za DPN izhaja, da naj bi bil namen samo en in to je povezava Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana z Ljubljano. Šele iz spremnega besedila predstavitve izhaja, da je namen (torej gre za drugoten in prvotni namen) DPN tudi nova primestna povezava, ki bo prevzela del dnevniških migracij med posameznimi urbanih središči v vplivnem območju.
 - Na javni predstavitvi na občini je bilo slišati, da je dnevniških migrantov s teh območij proti Ljubljani ocenjenih na 35.000 dnevno. Na javni predstavitvi so predstavniki investitorja (Ministrstvo za naravne vire in prostor) povedali, da ugotavljajo, da obstoječa železniška postaja v Kranju ni privlačna uporabnikom, saj se nahaja na preveč na oddaljenem delu mesta.
 - V spodnji tabeli so predstavljene zračne oddaljenosti delov Kranja (spalna naselja) z največ prebivalci od obstoječe železniške postaje ter razdalje teh istih delov do lokacije predvidene nove železniške postaje med Bregom ob Savi in Drulovko.

Spalno naselje	Razdalja do obstoječe železniške postaje (km)	Razdalja do predvidene železniške postaje Drulovka/Breg (km)	Razdalja do železniške postaje Orehek (km) ¹
Huje	0,75	2,8	1,9
Planina (pri Qlandii)	1,5	1,8	1,5
Primskovo	1,5	3,1	2,9
Zlato Polje	1,1	4,3	3,5

Iz tabele je razvidno, da niti enemu spalnemu naselju nova postaja ne bi bila bližje, kot je obstoječa, in da torej z novo predvideno postajo ne bi dosegli cilja približati železnice njenim potencialnim uporabnikom.

- V aprilu in maju 2023 smo predstavniki naselij Orehek, Drulovka in Breg ob Savi močno nasprotovali spremenjeni trasi železniške proge v sklopu projekta »Zasnove za nadgradnjo železniške proge Ljubljana - Jesenice - d.m. v koridorju obstoječe proge«, ki naj bi zarezala preko obstoječe pozidave naselja Orehek. V sklopu zbiranja podatkov o posegu je civilna iniciativa Orehka pridobila mnenje strokovnjaka za železnice g. Petra Černigoja, iz katerega izhaja, da ima proga Ljubljana - Kranj kapaciteto 118 vlakov dnevno in da je izkoriščena le 74 % (vir: Program omrežja SZ 2022). Nadalje g. Černigoj ugotavlja, da to pomeni, da bi na obstoječi progi lahko povečali število vlakov na 31 potniških vlakov dnevno (oz. 15,5 v vsako smer). Tako bi lahko namesto sedanjih 22 potniških vlakov dnevno lahko vozilo 37 vlakov dnevno v vsako smer. Težava premajhne rabe železnice za potniški promet torej ni niti pomanjkanje infrastrukture, temveč premajhna izkoriščenost obstoječe.
- Če država ocenjuje, da bi lahko izboljšala uporabo železnice za potniški promet, lahko z veliko manjšimi stroški, kot s celo traso variante 3, izvede novo postajo v krivini železniške proge Škofja Loka - Kranj, ki bo speljana pod Ljubljansko cesto in se tlorisno gledano nahaja nasproti Osnovne šole Orehek. Iz tabele v prejšnji alineji je jasno razvidno, da je glede oddaljenosti od velikih spalnih naselij tudi lokacija železniške postaje veliko bolj primerna, kot lokacija med Drulovko in Bregom. Ker je bila predvidena lokacija postaje na Orehku od obstoječe postaje v Kranju oddaljena le 2,4 km zračne linije, je bila s strani prebivalcev Orehka zavrnjena, s pojasnilom, da že koristijo postajo v Kranju in da nove postaje ne želijo. Železniška postaja Kranj je od Drulovke oddaljena le 2,6 km, med njima pa je odlična cestna povezava, zato nove postaje na robu naselja nikakor ne potrebujemo in je tudi ne želimo.
- Izvedba variante 3 bi pomenila dodatno dnevno migracijo vozil iz spalnih naselij Kranja do te skrajne južne meje mesta, kar pomeni še večji pritisk na promet znotraj mesta in še večji promet na naše strnjeno mirno spalno naselje. **Torej poseg ne bi zmanjšal obsega prometa, ampak bi pomenil dodatno induciran cestni promet znotraj Kranja z minimalnim ali ničnim povečanjem koriščenja železniške proge za potniški promet.**
Iz ureditvene situacije Ureditvena situacija, Odsek 3 (zahodno od letališča) – Varianta 3 (junij 2025, dopolnjeno januar 2026) izhaja, da je v ozkem pasu med Zariško in Storžiško ulico predvidena nova cesta do naselja Hrastje. Nesprejemljivo je, da ta nova cestna povezava na občinski predstavitvi ni bila prikazana (s kasnejšim komentarjem, da pač ni del DPN) in smo nanjo morali

¹ Podzemna železniška postaja v krivini železniške proge Škofja Loka-Kranj, ki bo speljana pod Ljubljansko cesto in se tlorisno gledano nahaja nasproti Osnovne šole Orehek

opozoriti sami. Tudi to ocenjujemo, kot pomembno okoljsko informacijo, s katero bi morala biti v postopku načrtovanja javnost seznanjena.

Glede na dejstvo, da že obstaja obstoječa dobra povezava Drulovke in Brega s Kranjem preko delavskega mostu in bo z novim mostom na Savski cesti pod delavskim mostom (ki je trenutno zaradi gradnje zaprt) še boljša, **novega mostu ne potrebujemo in smo odločno proti njegovi izvedbi**. Nov most je predviden le 1,4 km od obstoječih dveh mostov, zato si ne predstavljamo ekonomske upravičenosti tega dela projekta. Proti navedenemu mostu smo tudi, ker se umešča v sredo izredno gostega mirnega spalnega naselja, kjer se promet že v obstoječem stanju umirja z ovirami na cestišču in kjer je vsakršno povečanje prometa problematično. Zelene površine na robu Save, ki naj bi ga sekala nova cesta in železnica so izrednega pomena kot rekreativne površine prebivalcev in zato vztrajamo, da se vanje ne posega.

- **Načrtovana postaja med Drulovko in Bregom ima predvidenih absolutno premajhno število parkirnih mest.** Dodatna obremenitev naselja z vozili dnevnih migrantov s severnega dela mesta zaradi železniške postaje pa je prav tako nesprejemljiva, **saj je v naselju že zdaj veliko premalo parkirnišč za stanovalce in so vozila parkirana na občinskih zemljiščih, ki imajo namensko rabo zelenih površin. Vsekakor pa zavračamo tudi dodatno pozidavo površin za potrebe parkirnišč uporabnikov železnice ob načrtovani postaji.**
- Trasa variante 1.2 odseka 3 (Brnik-Šenčur-Primskovo-Zlato Polje), na kateri so predvidene tri nove železniške postaje (od tega vse tri na mestih, kjer pospešeno rastejo nove stanovanjske soseske, kjer občina načrtuje bolnišnico, športni park itd..), bi vsekakor pomenila gravitacijo neprimerno večjega števila ljudi na železnico v primerjavi z varianto 3, saj se večina spalnih naselij nahaja na levem bregu Save po katerem ta trasa poteka, medtem ko je na desnem bregu Save (kjer poteka varianta 3) že obstoječa železniška postaja, dodatno pa bi se lahko izvedla še nova postaja pri Orehku (kot opisano v prejšnji alineji). Poleg tega je avtocesta bližje trasi variante 1.2, kar pomeni, da bi se novih dveh železniških postaj na Primskovem (kjer se načrtuje tudi nov priključek na avtocesto) in Zlatem Polju posluževali tudi prebivalci naselij severno od avtoceste. S traso variante 1.2 odseka 3 bi bila tako oba bregova Save enakovredno pokrita z dostopnostjo do železniške proge.

III. **Uničenje kmetijskih zemljišč: varianta 3 odseka 3 v primerjavi z varianto 1.2 pomeni veliko večji obseg uničenja kmetijskih zemljišč.** Prizadete bi bile kmetijske površine več zelo pomembnih lokalnih proizvajalcev hrane (tudi ekoloških pridelovalcev), ki so v postopkih širjenja kmetijskih gospodarstev in povečanja zmogljivosti proizvodnje. Kmetijske površine na celotnem odseku 3 so že zdaj pod izrednim pritiskom zaradi pozidave, zato smo ostro proti uničevanju novih površin, sploh ker obstajajo druge možnosti. Tudi župan MO Kranj je na predstavitvi pobude jasno izrazil mnenje, da nasprotuje tako grobe posege na kmetijska zemljišča.

IV. MOK je za potrebe prostorskega načrtovanja (preverbe, kje bi se lahko vzpostavila mirna območja z II. stopnjo varstva pred hrupom) naročila izdelavo kart hrupa (izdelovalec Marbo Okolje d.o.o.-v prilogi) Iz karte hrupa izhaja, da železnica v obstoječem stanju pri Orehku, skozi katerega poteka, povzroča čezmerne ravni hrupa pri stanovanjskih objektih in sicer v višini tudi do 75 dBA (mejna vrednost je zaradi železnice kot linijskega vira je po določitih Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju 65 dBA). Ker hrup narašča po logaritemski funkciji in ne linearni, vsako povečanje hrupa za 3 dBA pomeni dvakratno

povečanje hrupa. Pri Orehku pa obstoječa železnica povzroča najmanj za 10 dBA višje ravni od mejnih vrednosti, ki jih določa slovenska zakonodaja.

Zaradi bližine stanovanjskih objektov trasi na Drulovki in Bregu pri Savi in ker so le-ti v isti višini kot je načrtovana proga (pri Orehku proga poteka na nižjih kotah od objektov) lahko **v naseljih Drulovka in Breg ob Savi pričakujemo celo višje vrednosti hrupa, kot so v obstoječem stanju pri Orehku.** Višje ravni hrupa kot pri Orehku lahko pričakujemo tudi zato, ker bodo na tej trasi hitrosti vlakov večje, kot so na obstoječi trasi pri Orehku.

Pri emisijah hrupa železnice je treba pri varianti 3 upoštevati tudi dejstvo, da prečka Savo nad kanjonom, kar pomeni, da bodo nastali dodatni odboji hrupa in še dodatno povečali obremenjenost bližnjih stanovalcev.

Glede na zgoraj navedeno karto hrupa segajo čezmerne ravni hrupa pri Orehku do 450 m od trase železnice. Objekti, ki so v oddaljenosti 450 m od trase železnice, so prikazani na drugi sliki v karti hrupa. Iz slike je razvidno, da ta koridor obsega 2/3 naselja Drulovka in 1/4 naselja Breg. V tem koridorju bi se prebivalcem glede na »prednosti«, ki naj bi jih prinesla nova proga, nedopustno poslabšali pogoji bivanja.

Evropske smernice za hrup, ki jih je 2018 izdala Svetovna zdravstvena organizacija (ENVIRONMENTAL NOISE GUIDELINES for the European Region, World Health Organization 2018) pa govorijo o tem, da je treba zmanjšati hrup zaradi železnic v dnevnem obdobju dneva pod 54 dBA, ker imajo višje ravni negativen vpliv na zdravje ljudi in zmanjšanje hrupa v nočnem času pod 44 dBA, ker imajo višje ravni negativen vpliv na spanje. **Načrtovani poseg je torej celoti v nasprotju z navedenimi smernicami.**

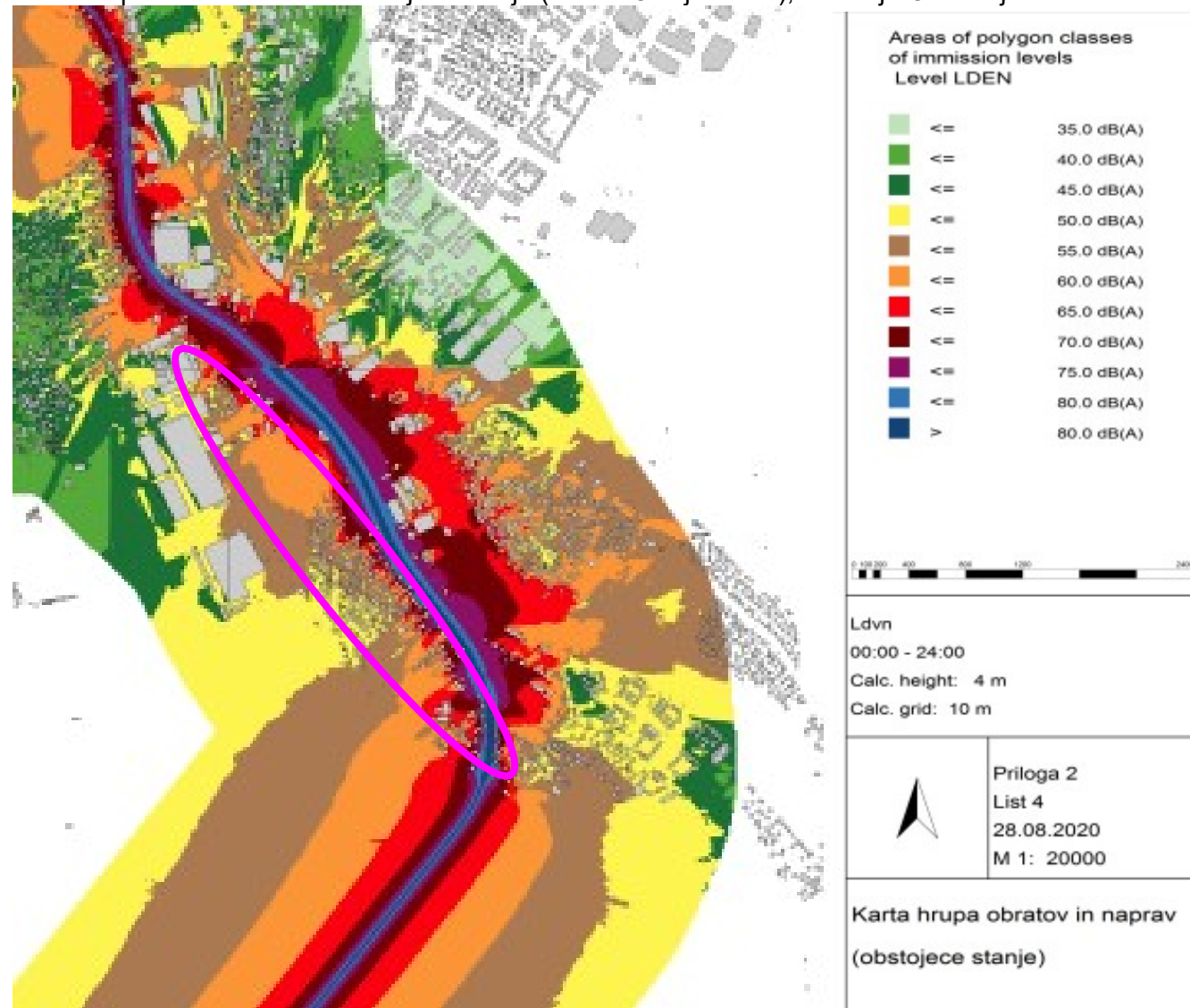
- V. Trasa železnice variante 3 in tudi nova cestna povezava Hrastje-Drulovka se načrtujeta na območju dveh naravnih vrednot; naravne vrednote št. 2762 V Sava - od sotočja Save Bohinjke in Save Dolinke do Črnuč, ki je naravna vrednota državnega pomena in na območju naravne vrednote št. 357 Zarica – soteska, ki je tudi naravna vrednota državnega pomena. Varianta trase železnice 1.2 odseka 3 preči le eno naravno vrednoto in to je št. 136 V Kokra (torej eno naravno vrednoto manj kot varianta 3). Skladno z določili 5. člena Uredbe o zvrsteh naravnih vrednot (Ur.l.RS, št. 52/02 in 67/03) se posegi in dejavnosti izvajajo na naravni vrednoti, če ni drugih prostorskih ali tehničnih možnosti za izvedbo posega ali opravljanje dejavnosti. Že iz predstavitve dveh variant na odseku 3 je razvidno, da obstajajo druge prostorske in tehniške možnosti. Naravna vrednota Zarica – soteska je bila zaradi zaježitve zaradi Hidroelektrarne Mavčiče v preteklosti že tako izredno prizadeta in spremenjena (v večji meri je potopljena). Dodatno pa bo na njej južno od naselja Breg ob Savi zgrajen še en most za pešce in kolesarje (most Jama-Prebačevo, gradbeno dovoljenje je že pridobljeno: <https://www.sencur.si/objava/666609>) zato so vsakršni dodatni posegi vanjo, ki se lahko izvedejo drugje nesprijemljivi. Naravna vrednota Kokra je tudi pod manjšimi ekološkimi pritiski kot Sava (manj industrije, manj poseljenosti v zaledju, manj ureditev na vodotoku, ipd.). **Tudi s stališča vpliva na naravne vrednote je torej varianta trase 1.2 odseka 3 veliko bolj primerna kot varianta 3.**
- VI. Na območju, kjer je predvidena gradnja nove cestne povezave, nahaja arheološko zaščiteno območje (Drulovka - Arheološko najdišče Na Špiku (EID 1-05555)). Gre za neolitsko naselbino. Poleg tega se trasa predlagane železniške proge in železniške postaje umešča v območje izredno visokega arheološkega potenciala, kjer je evidentirano gomilno grobišče. **Navedeno pomeni dodatne stroške za projekt na tej trasi, saj bi bile potrebne predhodne arheološke raziskave.** Za poseg v kulturno dediščino, za katerega je v skladu z zakonodajo potrebno pridobiti kulturnovarstvene pogoje in soglasja.

- VII. Nova trasa 3 je načrtana v 130 m ozkem pasu med dvema strnjenima naseljema Drulovka in Breg ob Savi, na tem delu pa je tik ob stanovanjskih objektih predvidena tudi železniška postaja. Takšna umestitev v prostor je zaradi bližine stanovanjskih objektov nedopustna. Oddaljenost proge od stanovanjskih objektov v naselju na nasprotnem bregu v naselju Hrastje bi bila še manjša oz. bodo potrebne celo rušitve objektov. Ta ozek pas gozda je še edina gozdna bariera med naselji na desnem bregu Save od Podreče do vznožja Šmarjetne gore, kar v naravi pomeni skoraj 10 km. Ta ozek pas gozda je za prebivalce obeh naselij izrednega pomena, saj ima izrazito socialno funkcijo, po njej je speljana sprehajalna Pot Jeprškega učitelja – kanjon Zarica. Z novo cesto in železnico bi tako grobo posegli v te rekreacijske površine in sprehajalno pot, z železnico pa bi tudi presekali šolsko pot od Brega do šole pri Orehku in tako onemogočili varno šolsko pot.
- VIII. Na tem mestu bi še poudarili, da se naselje Breg ob Savi nahaja le 900 m zračne linije od čistilne naprave Kranj, ki je z zmogljivostjo 95.000 PE četrta največja v Sloveniji (večje so le LJ, MB in Domžale-Kamnik) in še vedno ni priklopljeno na kanalizacijo, kar je v letu 2026 nesprejemljivo. Cesta skozi naselje je ozka, cestišče pa na večini trase zelo poškodovano. Glede na težave z osnovno infrastrukturo si vsekakor zaslužimo, da se vzpostavijo najprej osnovni pogoji za kakovostno bivanjsko okolje, ne pa da se bivanjski pogoji dodatno poslabšajo z novo traso železniške proge!

Iz vsega navedenega je jasno razvidno, da pobuda DPN na trasi variante 3 odseka 3 ne dosegata namena zaradi katerega je načrtana in zato pomeni neupravičen poseg v okolje in bistven negativen vpliv na zdravje ljudi ter ne opravičuje stroškov investicije, zato ostro nasprotujemo njeni izvedbi.

Priloge:

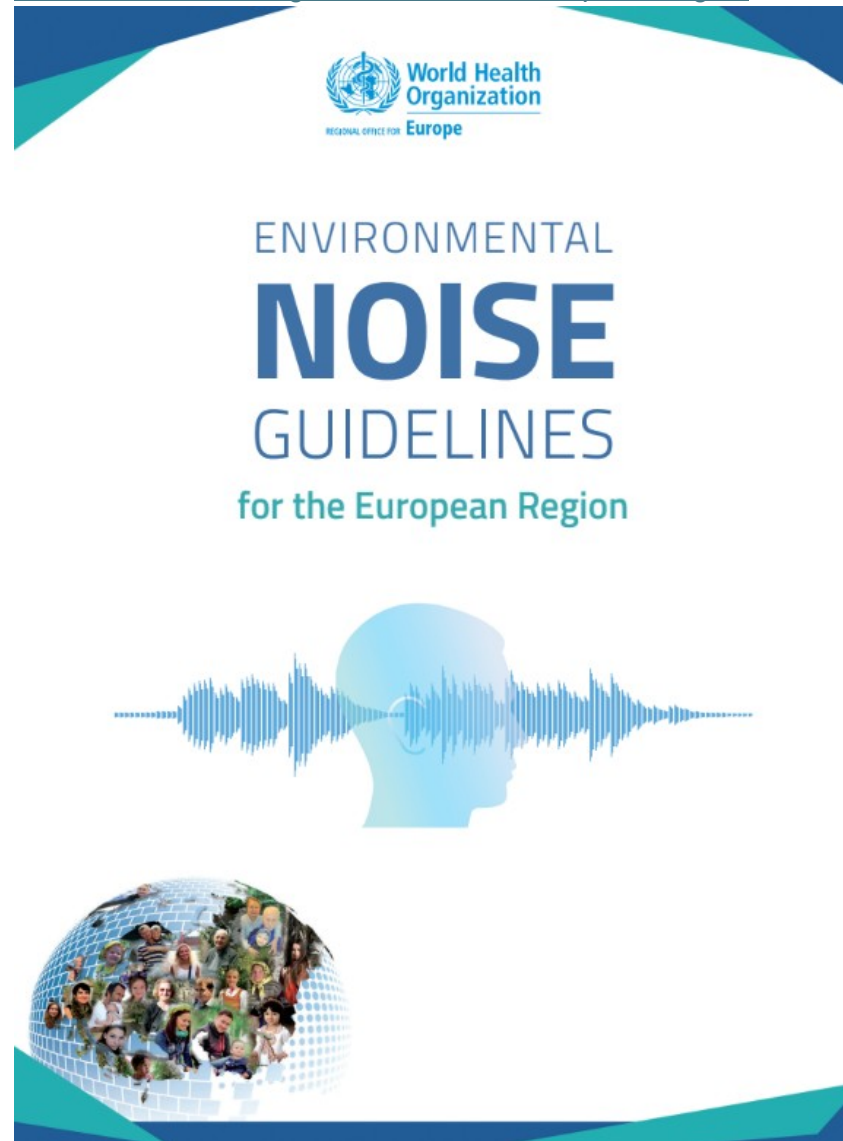
Karta hrupa za železnice za obstoječe stanje (Marbo Okolje d.o.o.); območje Orehka je označeno z roza elipso



Grafični prikaz območja pričakovanih čezmernih ravni hrupa zaradi železnice (rdeče obarvan koridor)*
*(projekcija glede na obstoječe karte hrupa na območju Orehka)



ENVIRONMENTAL NOISE GUIDELINES for the European Region, World Health Organization 2018 (le prva in druga stran dokumenta)
Environmental noise guidelines for the European Region



Abstract

Noise is an important public health issue. It has negative impacts on human health and well-being and is a growing concern. The WHO Regional Office for Europe has developed these guidelines, based on the growing understanding of these health impacts of exposure to environmental noise. The main purpose of these guidelines is to provide recommendations for protecting human health from exposure to environmental noise originating from various sources: transportation (road traffic, railway and aircraft) noise, wind turbine noise and leisure noise. They provide robust public health advice underpinned by evidence, which is essential to drive policy action that will protect communities from the adverse effects of noise. The guidelines are published by the WHO Regional Office for Europe. In terms of their health implications, the recommended exposure levels can be considered applicable in other regions and suitable for a global audience.

Keyword

NOISE – ADVERSE EFFECTS, PREVENTION AND CONTROL
ENVIRONMENTAL EXPOSURE – ADVERSE EFFECTS, PREVENTION AND CONTROL
GUIDELINES
EUROPE

Address requests about publications of the WHO Regional Office for Europe to:

Publications
WHO Regional Office for Europe
UN City, Marmorvej 51
DK-2100 Copenhagen Ø, Denmark

Alternatively, complete an online request form for documentation, health information, or for permission to quote or translate, on the Regional Office website (<http://www.euro.who.int/pubrequest>).

ISBN 978 92 890 5356 3

© World Health Organization 2018

All rights reserved. The Regional Office for Europe of the World Health Organization welcomes requests for permission to reproduce or translate its publications, in part or in full.

The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the World Health Organization concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries. Dotted lines on maps represent approximate border lines for which there may not yet be full agreement.

The mention of specific companies or of certain manufacturers' products does not imply that they are endorsed or recommended by the World Health Organization in preference to others of a similar nature that are not mentioned. Errors and omissions excepted, the names of proprietary products are distinguished by initial capital letters.

All reasonable precautions have been taken by the World Health Organization to verify the information contained in this publication. However, the published material is being distributed without warranty of any kind, either expressed or implied. The responsibility for the interpretation and use of the material lies with the reader. In no event shall the World Health Organization be liable for damages arising from its use. The views expressed by authors, editors, or expert groups do not necessarily represent the decisions or the stated policy of the World Health Organization.

v imenu Civilne iniciative »STOP« južnemu kraku prebivalcev naselij Brega ob Savi,
Drulovke in Hrastij

Mojca Klemenčič Lipovec, univ.dipl.biol.

(bivša prebivalka Drulovke, sedanja prebivalka Brega ob Savi;
strokovnjakinja s področja varstva okolja s 17 letnimi izkušnjami
izdelave okoljskih poročil, poročil o vplivih na okolje ter
priprave strokovnih podlag za umeščanje v prostor)

Podpis

.....

Datum: 9. 3. 2026