



Dušan Plut: “Proti – tudi zaradi okolja, prostora!”

Pred referendumom o gradnji drugega tira, ki bo čez dva tedna, je svoje stališče, kako bo glasoval, predstavil znani ekolog, nekdanji član predsedstva republike in predsednik Zelenih v času osamosvajanja **Dušan Plut**.

Na zadnjih evropskih volitvah leta 2014 je Plut kandidiral za listo Združene levice, ki pa ji s 5,47 odstotki ni uspelo doseči praga za vstop v evropski parlament.

Med vsemi kandidati je bil Plut po številu prednostnih glasov na 22 mestu, zbral jih je 1.867.

Njegov zapis predstavljam v celoti:

Zakaj bom glasoval »Proti« – tudi zaradi okolja, prostora!



Dušan Plut Foto: Borut Lozej

“Posodobitev železniške proge Koper – Divača je v veliki zamudi in zato nujna, a mora biti zasnovan kot nacionalni strateški infrastrukturni projekt – za 21. stoletje, ne pa (več) za 20. stoletje. Zato mora biti železniška trasa med Koprom in Divačo v skladu s sodobnimi trajnostnimi kriteriji, torej z optimizacijo gospodarskih, finančnih, tehnoloških, družbenih, prostorskih in ekosistemskih (okoljskih) učinkov.

Vladna varianta predraga

Predlagana vladna varianta je odločno predraga in dejansko s predvideno finančno udeležbo Madžarske zmanjšuje slovensko suverenost pri sprejemanju kasnejših odločitev zlasti glede prevoza. Med drugim pa ni v sozvočju z večplastnim trajnostnim konceptom, vključno s prostorsko in okoljsko trajnostjo.

Tako med drugim vladni predlog (»Projekt 20 km« – dolžina predorov) trase predvideva več kot 20 km novih predorov v občutljiv in ne v celoti podrobno hidrogeološko proučen apnenčasti kraški vodonosnik. Alternativna varianta železniške trase Koper-Divača interdisciplinarno zelo mozaične Strokovne skupine s prvo imenovanim prof. dr. Jožetom Duhovnikom (»Projekt 4 km«-dolžina predora) resnično dvotirne in bistvene cenejše, energetsko varčnejše ter časovno hitrejše izvedene posodobitve železnice, pa predvideva zgolj predor v dolžini

4,1 km (»Projekt 4km« – dolžina predorov). Skupina predlaga tudi tehnološko inovativno, a v praksi uporabno rešitev za potiskanje in zadrževanje vlakovne kompozicije v najbolj strmih odsekih železniške proge.

Duhovnikova varianta ekološko boljša

[wp_ad_camp_3]

Z vidika ohranjanja zlasti ekosistemsko dragocenega submediteranskega odprtega prostora je treba poudariti, da bi dvotirna železnica po »Projektu 4« (skupna dolžina 30,4 km) po povsem novi trasi na površju pravzaprav potekala le v dolžini 1,4 km, medtem ko pri vladni varianti, torej po »Projektu 20« (skupna dolžina trase – 27,4 km) pa je predvidena dolžina železniške proge po povsem novi trasi na površju bistveno večja in sicer 6,7 km.

Vladna varianta hkrati za daljše obdobje ohranja sicer zmanjšani prevoz v starem delu proge na vodnoekološko in požarno izjemno občutljivemu zaledju Rižanskega vodovoda (oskrba z dragoceno pitno vodo). Po oceni Agencije za okolje RS (2002) se omenjeno zaledje (vodonosnik Rižane) uvršča med najbolj ranljive vodonosnike Slovenije. Duhovnikova varianta pa predvideva po izgradnji proge takojšnjo popolno opustitev prevoza na tem najbolj občutljivem odseku sedanje železniške proge (Loka-Prešnica) in njeno preoblikovanje v turistično atraktivno kolesarsko progo.

Posebej želim poudariti, da slovenska vlada pri izbiri trase ni upoštevala predlogov prizadetega lokalnega prebivalstva zlasti glede požarov v naravi in hrupa. Podatek, da je okoli 3200 prebivalcev KS Gabrovica podprlo alternativno varianto železniške trase, torej »Projekt 4 km«, ki je bil prebivalcem korektno predstavljen.

Z vso odgovornostjo – Proti!

[wp_ad_camp_4]

Iz navedenih, sicer zelo strnjenih razlogov je jasno, da bom na referendumu 0 uveljavitvi zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z Drugim tirom z vso odgovornostjo glasoval PROTI!

V zaključku pa želim korektno in sonaravno »preventivno« podčrtati še naslednje:

1. S širšega okoljskega vidika je gradnja dvotirne železnice Koper – Divača upravičena v primeru, da bo bistveno preusmerila prevoz tovora iz in v Luko Koper iz primorske avtoceste na posodobljeno železnico. Trenutno namreč okoli polovico pretovora Luke Koper poteka po primorski avtocesti, ki je s tovornjaki že sedaj prenatrpana. To povzroča številne negativne posledice, vključno s številnimi dolgimi in vse bolj pogostimi zastoji in nesrečami, uničevanjem asfalta, povečanimi emisijami, veliko porabo energije itd.

2. Zaradi velike vodno-ekološke občutljivosti v nekaterih parametrih že preobremenjenega, plitvega Tržaškega zaliva, omejenih prostorskih in ekosistemskih zmogljivosti za širjenje Luke Koper in hkratne izjemno pomembne vloge razvoja obmorskega turizma za Slovenijo je s trajnostnega vidika nedvoumno: tudi pri načrtovanemu količinskemu povečevanju prometa Luke Koper (večplastna problematičnost gradnje tretjega pomola, problematičnost okoljsko najbolj spornega pretovora rud, premoga itd.) je treba upoštevati omejeno nosilnost obalnega ekosistema in ustavno pravico lokalnega prebivalstva ne le do dostojnega dela, zaposlitve temveč tudi do bivanja v zdravem človekovem okolju.

[wp_ad_camp_2]

Prof. dr. Dušan Plut je zaslužni profesor Univerze v Ljubljani

