

ŽELEZNIŠKA PROGA TRST - DIVAČA

Študija o izvedljivosti nove proge Trst-Divača je vzbudila veliko zaskrbljenost prebivalcev ob novi trasi. Na območju občine Dolina in sosednjih vasi deluje preko trideset kulturnih, športnih in ekonomskih društev in organizacij. Zbrali smo se in podrobno preučili novi načrt. Ni nas prepričal: vzbudil nam je številne dvome in vprašanja še zlasti kar se tiče vplivov na okolje. Skrbi nas tudi molk številnih inštitucij in javnih uprav. Zakaj to?

Svoje pomisleke in vprašanja smo strnili v ta dokument, ki je vsem na razpolago in vam ga bomo sedaj obrazložili tudi s pomočjo prosojnic.

Naj najprej podčrtamo, da nikakor nismo proti posodobitvi železniških prog: dobro se zavedamo, da ni mogoče še v naprej preobremenjevati cest in letališč. Potrebne so hitre železniške povezave in potrebno je del cestnega prometa preusmeriti na železnico.

Področje občine Dolina je za napredek že veliko žrtvovalo: industrijska cona, naftovod, Tovarna Velikih Motorjev in avtocesta. Skupaj okrog 4 milijonov kvadratnih metrov ali petina vse površine občine. Nova obremenitev z železnico je težko sprejemljiva, še zlasti s takšnimi predlogi.

Že površni pregled načrtov kaže na zelo težak poseg v okolje. Iz Ronk preko Trsta teče proga do Divače v podzemlju za celih 65 km, in to v kraškem svetu kjer mrgoli jam in podzemnih vodnih tokov in je torej težko delati objektivne proračune, pa tudi odvoz izkopanega materiala je problematičen. Glavni progji je treba še dodati stranske proge: povezava z osrednjo tržaško železniško postajo, povezave s pristaniščem in neposredna povezava iz Kopra proti Italiji.

Nerazumljiv potek proge v obliki ogromne črke S pod Naravnim rezervatom Doline Glinščice in Socerbsko planoto, ki prav tako razkazuje svoje naravne lepote nima pametne razlage. Gre namreč za območje, ki ga ščitita tako deželni zakon o Parkih kot novo varstveno področje PVO (posebno varstveno območje) – SCI (kraj evropskega pomena), ki je bilo uvedeno po direktivi Natura 2000 Evropske Unije. Omejitve so izredno obremenjujoče. Hidrogeološkim in krajinskim se pridružujejo še nove. Deželna uprava je doslej trdila, da področij ni mogoče spreminjati, v obratnem primeru obstaja možnost visokih kazni. Trenutno je v teku izdelava upravnega načrta območij PVO-SCI in Načrta za ohranjanje in razvoj Naravnega rezervata. Kako bosta nova Pravilnika opravičevala tako grobi poseg v naravo in v podzemlje, ko se doslej ni moglo na tem področju opravljati nemoteno niti kmetijskih dejavnosti? Čudno se nam zdi, da se trosi denar evropskih strukturalnih skladov Interreg in drugih za študijo o izvedljivosti in za projektiranje del na področjih, ki jih ščitijo evropske norme.

Najbolj pa motijo izkopni jarki ali okna v času gradnje in ob obratovanju zasilni izhodi. Dva izhoda bosta v samem Rezervatu: izhod Rosandra v Dragi, le 70 m od vasi, in izhod San Dorligo, le 120 m od vaškega jedra Doline. Drugi trije so v neposredni bližini področij PVO-SCI: izhod San Giuseppe, le 400 m od hiš v Ricmanjih in dva v občini Trst: Opicina pri

Opčinah in Cave di San Giovanni pri kamnolomu Faccanoni. Preko teh izkopov naj bi se odpeljalo skoraj 7 milijonov kubičnih metrov materiala. Vsak izkop pomeni tudi gradnjo gradbišča, skladišč orodja in materialov, prostorov in sanitarij za delavce ter začasno odlagališče izkopenega materiala. Vsak milijon kubičnih metrov pa pomeni pretovor skoraj 130.000 tovornjakov velikih dimenzij in to po cestah, ki nikakor niso usposobljene za take obremenitve in ne dosežejo širine 7 metrov, kar pomeni veliko nevarnost za krajevni promet. Vpliv na naselja bi bil v času gradnje izredno velik in bi onemogočil normalno življenje. Gradnja naj bi trajala sedem let, 24 ur na dan in to z uporabo eksplozivov, gradnjo elektrovodov in seveda prometom. Sama študija o izvedljivosti izrecno omenja, da bodo tresljaji občuteni v naseljih, saj se proga v več točkah približa na sto ali manj metrov razdalje hišam. Podatek ne velja samo za občino Dolina, saj teče odcep za glavno postajo pod Barkovljami, Škorkljo, Rojanom, ulicama Commerciale in Romagna, univerze, sv. Ivana in Lonjerja do Katinare.

Gradnja sama ogroža vse vodne vire in vodotoke tega območja, ne samo Glinščico in izvire v Dolini in Boljuncu, temveč verjetno tudi Timavo, Osp in Rižano. Poučne so tukaj izkušnje iz Toskane (ime Muggello je postalo sinonim za presahnjene vire), pa tudi krajevne, kjer je gradnja naftovoda uničila 12 studencev, gradnja avtocestnega odseka Lakotiče – Škofije pa je prizadela dva črpališča novega kmetijskega vodovoda. Naj omenimo, da je Dežela Furlanija Julijska krajina financirala gradnjo kmetijskega vodovoda na dolinskem Brdu s prispevkom 1.270.000,00 evrov. Kaj se bo zgodilo - če se vodni tokovi preusmerijo?

Samodejno se pojavlja vprašanje, zakaj veliki »S« pod Glinščico? Odgovora ni zaslediti, je pa vse to posledica dejstva, da se proga iz Ronk spusti na 15 m nadmorske višine, se pravi kar 300 metrov pod kraško planoto! V začetku je bilo rečeno, naj bi proga tekla preko tržaške železniške postaje, da ne bi ostal Trst odrezan od hitrih prog. To ni več tako. V Trst pelje le odcep od glavne proge; še ta je označen kot nazadnje izvedljiv. Toliko bolj je nerazumljiva izbira globokega poteka proge pod openskim križiščem. Direktna proga Ronke–Divača bi bila veliko bolj smotrna, saj bi prihranili gotovih 20 km podzemnih rofov. Vsak kilometer proge stane kar 71 milijonov evrov, kar pomeni celih 1.400 milijonov evrov prihranka!

To bi tudi istočasno omogočalo tudi večjo hitrost. Sedanja proga bi omogočala le povprečno hitrost 160 km na uro, kar nikakor ni visoka hitrost! To je tudi sad izbir Republike Slovenije, ki ni zainteresirana za visoko hitrost, ker ima maloštevilno prebivalstvo in majhno ozemlje. Izbira Slovenije je ekonomska, tudi zato ker potek proge preko Madžarske je sličen, se pravi brez hitrih vlakov.

Zakaj torej globoko pod Krasom? Ta izbira ni v korist Trsta!

Govora je bilo tudi o visoki prometni sposobnosti. Železniški pretovor blaga je bistven za razvoj tržaškega pristanišča in za razbremenitev cestnega prevoza. Prevoz blaga po železnici pa je smotrni če proga nima visokih naklonov, drugače morajo kompozicije vleči dve lokomotivi in se zmanjša možnost težjih prevozov. Načrtovana proga predvideva

kar 20 km z naklonom 17 promilov, kar ne omogoča velikih kompozicij in ene same lokomotive. Sedanje proge za tovorni promet pa že razpolagajo s približno 30 km dolgo povezavo Trst – Opčine– Fernetiči – Sežana – Divača in s povprečnim naklonom 14 promilov . Morda bi bilo umestno dograditi še povezavo Oreh – Koper ali Dekani, se pravi skromnih 5 km. Pristaniška oblast je obenem dala razumeti, da je za njih kratkoročno dovolj 10 milijonov evrov, s katerimi bi ojačili sedanje proge. O dolgoročnosti pa ne more biti govora niti o novi progi, saj Študija o izvedljivosti navaja, da bo proga zasičena v 25 letih. In potem?

Zakaj torej povezava preko Tovarne Velikih Motorjev in odcep Koper – Italija pod Socerbsko planoto?

Prejšnje dni je CIPE (Medministrski odbor za ekonomsko planiranje) sporočil, da niso odobrili sredstev za projektiranje proge hitre železnice med Bergamom in Trstom. Zdrava pamet pravi, da če ni sredstev za projekte, jih je še manj za izgradnjo. Čemu torej odobritev kar 100 milijonov evrov za projektiranje nove proge Trst – Divača? Sto milijonov evrov je čedna vsota. Morda bi se dalo s tem denarjem na novo projektirati novo, bolj racionalno progo med Ronkami in Divačo?

Naj še dodamo, da je Ministrstvo za Okolje izdalo negativno mnenje za odsek Ronke – Trst že 1. marca 2005 in ga ni nikoli preklicalo. Če ni mogoče priti do Trsta - zakaj se pa načrtuje naslednja faza?

Navedeni problemi so najvidnejši, saj sama Študija o izvedljivosti obravnava samo okoljevarstvene kritičnosti na kar 119 straneh. Obravnava jih, navede, ne nakaže pa rešitev! Primerne rešitve pomenijo strošek, kar pomeni, da se lahko zelo verjetno že astronomska vsota 2400 milijonov evrov za slabih 35 km proge še poveča in se časi izgradnje podaljšajo, kar pomeni tudi daljše tegobe za prebivalstvo.

Finančni plan celotne Študije je tako dejansko nedorečen in približen. Govorimo o ekonomski pobudi, kjer morajo biti stroški jasni, upravičeni in cilji logično dosegljivi. Z omenjeno Študijo se dosega prav nasprotno. Finančni del nakazuje zelo poenostavljene rešitve: gradnja je neekonomska, zato naj bremeni javne finance, poslovanje pa naj bi bilo donosno, to lahko torej upravljajo podjetja. Nam, državljanom, se tako razmišljanje upira, ker se država in Evropska Unija financirata z davki, ki jih mi plačujemo. Prav bi bilo, da bi javni denar trošili racionalno, da bi se dosegel maksimalni dolgoročni učinek, največjo možno amortizacijo celotne investicije in donosnost poslovanja, ki naj bo v korist skupnosti, ne pa enega samega podjetja.

Če dovolite, bi naše razmišljanje o predlagani progi Trst – Divača povzeli v nekaj točkah:

- **Z okoljevarstvenega vidika prinaša novi načrt nevarnost, da povzroči v dolini Glinščice in na Krasu nasploh nepopravljivo škodo, ki ogroža ne samo floro in favno, temveč tudi podzemlje in vodne vire;**

- **trenutno je načrt v kontrastu z zakonodajo o območjih Natura 2000 Evropske Unije;**
- **promet po novi progi bi s tresljaji motil velik del tržaškega prebivalstva;**
- **hitra proga ni in ne bo hitra ter sploh ne pride v Trst;**
- **naklon 17 promilov ne omogoča velikih konvojev tovornega prometa;**
- **varnost na novi progi je hudo vprašljiva: celih 65 km pod zemljo;**
- **ni denarja za projektiranje od Bergama do Trsta, v najboljšem primeru se časi možne realizacije zelo podaljšajo;**
- **načrt je absolutno predrag: že brez komplikacij stane kar 71 milijonov evrov na km!**

Nismo še zasledili uradnih mnenj sledečih ustanov:

- **Občine Trst**, ki naj se izreče kako misli rešiti gradnjo predorov pod hišami, po izkušnji gradnje avtoceste pod Katinaro;
- **Pokrajine Trst**, ki ima pristojnosti pri odvozu materialov;
- **Pristaniške Uprave**, kako gleda na načrt in kakšne rešitve predlaga;
- **Dežele Furlanije Julijske Krajine**, kako bo uskladila svojo okoljevarstveno politiko območji Natura 2000 in Naravnih Rezervatov in kdo bo plačal sankcije, če pride do kršitev direktiv;
- **Dežele Furlanije Julijske Krajine**, kaj misli o tako dragem projektu in o njegovih ciljih;
- **Republiko Slovenijo**, kaj meni o hitri progi po svojem ozemlju in o škodi, ki bo nedvomno nastala pod socerbsko planoto;
- **Ministrstvo za Okolje**, ki je že izdalo negativno mnenje za Trst – Ronke, zakaj ni nihče vprašal mnenje za Trst – Divača;
- **Italijanske Železnice**, ki naj pojasnijo koliko potnikov mislijo pridobiti, saj gre trenutno čez mejo po železnici dnevno le 500 potnikov;
- **Evropske Unije**, kako gleda na izvedbo proge na področjih varstva okolja in kaj misli o projektu, ki stane 71 milijonov evrov na km.

Spoštovani, iznesli smo svoje poglede, razmišljanja in vprašanja, prosimo medije, da jim dajo primerno pozornost, javne uprave, pa da problemu posvetijo več pozornosti kot doslej. Hvala za pozornost.