

Najprej posodobitev, potem poglobitev železnice

ali najprej asfaltiraj, potem koplji jarke!

»Tudi koristne investicije morajo biti dobro premišljene in načrtovane ter predstavljene javnosti po predpisanih postopkih in v skladu z aarhusko konvencijo,« je zapisala arhitektka Martina Lipnik.

Zdaj imamo trojen problem. Prvi je, da so začeli dela brez seznanitve prebivalstva, kaj bodo delali, kaj pomeni »nadgradnja« železnice, česa bo prebivalstvo deležno in česa ne. Prav je, da se posodobi železniška »postelja«, saj je bila od elektrifikacije naprej samo obnavljana. (Prav bi bilo, da nadgradimo zastarelo električno enosmerno napajanje z izmeničnim, a o tem ne duha ne sluha.) Toda javnost mora izvedeti, koliko bo to stalo brez »nadgradnje« tivolske postaje (menda bodo naredili na postaji dvigali, ampak nič se ne govori o sanitarijah) oz. naj minister pojasni, v kaj se bo vložilo 38 milijonov evropskih evrov od vseh 68 milijonov. Minister Jernej Vrtovec ni prebivalce Rožne doline in Viča nič pomiril, da je strah zaradi hrupa in morebitnih poškodb na stavbah ob posodobitvi proge odveč, ker z njimi ni prav nič komuniciral! Niti službe pristojne za to ne. Nasprotno! Zdi se mi, da nam je ukazal, naj bomo pridni in ne sprašujemo, še manj zahtevamo, zanj in za državo preveč neprijetnih stvari. Smo pa 11. 9. 2021 dobili prvi javni dokument za javnost o tej »posodobitvi«: gradbeno tablo na železniški postaji Tivoli.

Drugi problem je, da bodo zgradili »tivolski lok«, ki ga bodo čez leta podrli, če bo proga skozi ljubljansko železniško postajo poglobljena, torej bo šlo od 68 milijonov neznano koliko v nič. Minister, prosim, povejte javnosti, koliko bo stal samo »tivolski lok«? Pri poglobitvi železnice pa še zmeraj ni jasno, kje bodo začeli poglobljati železnico, ko jo bodo. Uspela sem dobiti podatek, da za spust 6 m potrebuje železnica 4 km!

Skoraj osem milijonov »nadgradnje« bo menda šlo za protihrupne ograje, ki bodo čez deset let ponovno postavljene zaradi roka trajanja ali celo podrte, ker se bo izkazalo, da so s posodobitvijo železnice nepotrebne. Bolje bi bilo ob progi zasaditi ciprese! Od postaje Tivoli naprej do Brezovice so potokli grmovje in živo mejo (ter požagali spodnje veje kostanjev), tako da je zdaj ob železnici čistina, da se hrup razlega daleč naokoli. Pri potniških vlakih je hrup manjši, ker so vlaki lažji, zato imajo manj trenja. Pri tovornih vlakih je večja teža, večje trenje, k večjemu hrupu pa pripomore še vagonška železnina, ki šklepeta in škripa (avto-vagoni, vagoni za kontejnerje), zlasti pri kesonih za razsuti tovor. Je pa pomembna tudi hitrost vlaka.

Arhitekti se bojijo, da bomo imeli v Ljubljani berlinski zid. Res ga bomo imeli, saj »nadgradnja« železnice zaradi večje frekvence vlakov po nadgrajeni progi pomeni več čakanja na sedanji nivojskih prehodih, ne vsebuje pa posodobitve podhodov pod železnico, v Rožni dolini, ki so za ljudi (višina 160 cm), kolesarje in invalide (brez ustreznih klančin) neprimerni, kaj šele, da bi bili osvetljeni! Železniška prelaza na Gregorinovi in na Viški nimata ne pločnika ne kolesarske steze! Pa ne le sredi mesta. Kaj pa prehod do novega zavetišča na Gmajnicah? Ljudje imamo na izbiro samo ali Dolgi most ali Brezovico. Briljantno načrtovanje DRSI, ki ji vladajoči kar naprej nasedajo!

Tretji problem pa je, da je moral okolijski minister odstopiti, ker je zapravil 6800-krat manj denarja! To, kar je minister zakuhal pod diktatom DRSI je 6800-krat več kot je znesek za proslulo maketo. In to je srž, ki bi v demokratičnih državah takoj odpihnili takega zapravljivega ministra. In še več! Mi nismo več banana republika, smo že butalska republika! Nekaj gnilega je v deželi Kranjski – meni je jasno kaj, pa vam?!

P.S.: Železniška proga do Kamnika bo prej dvotirna, kot bo do Jesenic. Imamo modro načrtovalsko DRSI in vlade, ki jo poslušajo, bog nam pomagaj!