



Številka: 00104-206/2019/4

Datum: 7. 8. 2019

### **Odgovor na poslansko vprašanje dr. Franca Trčka v zvezi s potencialno ekološko katastrofo zaradi razlitja kerozina**

Predsednik Državnega zbora Republike Slovenije je na podlagi 240. in 248. člena Poslovnika Državnega zbora Vladi Republike Slovenije posredoval pisno poslansko vprašanje dr. Franca Trčka, poslanca Državnega zbora Republike Slovenije, v zvezi s potencialno ekološko katastrofo zaradi razlitja kerozina.

Poslanec v pisnem poslanskem vprašanju navaja, da se je ob potencialni ekološki katastrofi razlitja kerozina izkazalo, da je več kot nujno odgovoriti na vprašanje, na katerega že več let opozarja. Poslanec meni, da Slovenija ne more biti sužnja enega podjetja, četudi je od njega odvisna celotna logistična veriga, saj vse, kar prispe v »Luko Koper« ne ponikne na kraškem robu. Vali se ali po železnicah ali v prevelikem deležu po avtocestnem križu skozi dober del Slovenije. Poslanec je vladi zastavil naslednji vprašanji:

- Kdaj bo končno podan odgovor, koliko in kakšen tovor naj se pretovarja v Luko Koper?
- Na osnovi katerih resnih analiz bo to storjeno?

Vlada Republike Slovenije na pisno poslansko vprašanje dr. Franca Trčka podaja naslednji odgovor:

»Po nedavni železniški nesreči, ko je 25.6.2019 ob iztirjenju več vagonov v železniškem predoru Dol pri Hrastovljah prišlo do razlitja okrog 10.000 litrov kerozina, ki je večinoma poniknil v prepustna kraška tla in sedaj ogroža izvir reke Rižane, je Vlada Republike Slovenije (v nadaljevanju: vlada) s pomočjo Slovenskih železnic, gasilcev, okoljske inšpekcije in drugih intervencijskih služb pristojnih ministrstev sprejela in izvedla vrsto ukrepov za zaščito izvira reke Rižane, temeljnega vodnega vira, s katerim Rižanski vodovod oskrbuje s pitno vodo celotno območje Slovenske Istre.

Pristanišče Koper je pristanišče splošnega tipa, namenjeno pretovoru vseh vrst surovin in industrijskih izdelkov, ki se razvija že preko šestdeset let. Prvotni namen izgradnje pristanišča Koper pred več kot šestdeset leti je bila zagotovitev lastnega morskega pristanišča za surovinsko oskrbo in izvozne potrebe takrat hitro rastočega gospodarstva Republike Slovenije. Zaradi izredno ugodne geografske lege v samem osrčju evropske celine, je pristanišče Koper zelo kmalu po nastanku v čedalje večji meri prevzemalo tudi tovore iz sosednjih zalednih držav, ki nimajo neposrednega dostopa do morja. Z vključitvijo Slovenije v Evropsko unijo je pristanišče Koper postalo tudi eno izmed 90 jedrnih pristanišč v okviru Omrežja transevropskih transportnih povezav (v nadaljevanju: TEN-T).

Vrsto in obseg tovorov, ki se pretovarjajo v določenem pristanišču in nato tovorijo po kopnih poteh v zaledne države, narekujejo potrebe gospodarstva. Država neposredno ne sme posegati v tržne gospodarske odnose, zato s pravnimi akti tudi ne določa oziroma regulira vrsto niti obsega tovara, ki se lahko pretovarja v pristanišču Koper. Država je vodenje pristanišča s

podpisom koncesijske pogodbe 8.9.2008 prepustila koncesionarju, podjetju Luka Koper, d.d., ki samostojno, pod enakimi pogoji, nudi vsem zainteresiranim uporabnikom pristaniške storitve. Strateške načrte razvoja prekladalnih kapacitet sprejema koncesionar samostojno, glede na trg povpraševanj po prekladalnih storitvah, potrjuje pa jih letna skupščina Luke Koper, d.d., kjer ima država kot večinski delničar tega podjetja pomembno nadzorno vlogo, ki jo izvaja tudi preko nadzornikov Slovenskega državnega holdinga kot pooblaščenega upravljavca državnega premoženja.

Država ima pomembno vlogo tudi pri določanju prostorskih pogojev za razvoj pristaniške dejavnosti, zato je v ta namen pred slabim desetletjem sprejela »Uredbo o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru« (Uradni list RS, št. 80/10 in 106/10 – popr., v nadaljevanju: DPN). Z DPN je država določila območje možnega prostorskega razvoja pristanišča za mednarodni promet v koprskem zalivu in tudi obseg ter razvrstitev posameznih terminalov, na katerih se pretovarjajo specifični tovari. Poleg tehnološko-logističnih pogojev, obseg in lokacijo določenega specializiranega prekladalnega terminala določajo tudi okoljski parametri in medsebojni vplivi posameznih terminalov, ki kumulativno s skupnimi negativnimi vplivi ne smejo prekoračiti celotnega, še dopustnega vpliva pristanišča na okolje kot ga določa Celovita presoja vplivov na okolje, ki je bila izdelana sočasno z DPN.

Vlada v vlogi koncedenta, po predhodni medresorski uskladitvi vladnih resorjev, sprejeme na predlog koncesionarja »Program razvoja pristanišča« (v nadaljevanju: PRP) s katerim koncesionar operacionalizira svojo strategijo razvoja pristaniške infrastrukture za določeno petletno obdobje. PRP mora biti skladen z nacionalnim programom razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki ga na predlog vlade sprejme Državni zbor.

Pristanišče Koper kot pristanišče za mednarodni promet, ki poleg prekladalno logističnih ter drugih gospodarskih funkcij izvaja tudi funkcije največjega schengenskega mejnega prehoda v državi, je strateško evropsko infrastrukturno vozlišče in pomemben intermodalni člen evropskih transportnih logističnih oskrbovalnih verig, ki potekajo kot del TEN-T omrežja po tradicionalnih transportnih poteh tudi preko slovenskega ozemlja. Prihodki iz transportne dejavnosti, ki jo generira pristanišče Koper s spremljajočo logistiko in dodatno dodelavo blaga, predstavljajo pomemben delež slovenskega bruto družbenega prihodka, kar daje transportu ob strateškem tudi ekonomski pomen. Slovenija se transportu nevarnega blaga preko lastnega ozemlja ne more kar enostavno odreči, saj poleg lastne oskrbe s pogonskimi gorivi in drugimi energenti, mora kot članica EU omogočati prost pretok tudi za okolje nevarnih energentov, ki se po TEN-T omrežju tvorijo v sosednje države. Država je pri tem dolžna zagotoviti varne in za okolje čim manj škodljive transportne poti, še posebej, kjer prometni koridorji prečkajo območja varstvenih pasov virov pitne vode.

Pri pripravi državnih prostorskih načrtov za cestne oziroma železniške transportne koridorje si ministrstvo pristojno za razvoj infrastrukture kot pobudnik in ministrstvo pristojno za okolje in prostor, ki je med drugim zadolženo tudi za usklajevanje razvojnih projektov z varovanjem okolja, dosledno prizadevata načrtovati tovrstne poteke transportnih koridorjev tako, da ne ogrožajo vodozbirnih območij, kar pa je v Sloveniji zaradi omejenega prostora večkrat nemogoče. Pri načrtovanju gradnje novih cest in železnic preko vodozbirnih območij je potrebno zadostiti zelo strogim zaščitnim ukrepom, s katerimi se prepreči razlitje nevarnih tekočih tovorov v podtalnico.

Potek železniške proge med Koprom in Divačo, ki poteka po dolini reke Rižane in v bližini Hrastovelj dvakrat prečka prvo varstveno območje rižanskega vodnega vira, prav gotovo ni ustrezen. Zavedanje, da je potrebno izgraditi novo železniško povezavo med Koprom in Divačo se je oblikovalo že v drugi polovici osemdesetih let prejšnjega stoletja, ko so pogosta kršenja

skal vedno pogosteje ogrožala varnost železniškega prometa in je večkrat le splet srečnih naključij ter budnosti okoliških prebivalcev preprečil hujše katastrofe. Nedavno izlitje kerozina je žal nov dokaz za to, da nujno potrebujemo novo železniško progo med Koprom in Divačo, katere gradnja se je po dvajsetih letih priprav končno pričela.

Nove dvotirne proge ne potrebujemo zgolj zaradi ekonomskih interesov gospodarstva in pristanišča Koper, ampak tudi zaradi varnega prevoza potnikov, varovanja pitne vode in posledično varovanja zdravja ljudi. Nova železniška povezava med Divačo in Koprom bo le v manjšem delu potekala po širšem vodovarstvenem območju vodnega vira Rižana. V tunelih, na viaduktih in drugod, kjer bo nova železnica tekla po kraškem terenu, je predvidena izvedba ločene vodotesne kanalizacije za zajem in odvod odpadnih voda, nastalih pri redni uporabi železniške proge, v primeru nesreč z razlitjem nevarnih snovi in pri gašenju požara, pa bo omogočila pravočasno prestrazanje kontaminiranih voda.«