



Kmetijsko gozdarska zbornica Slovenije

Gospodinjska ulica 6, SI-1000 Ljubljana

Telefon: 01 513 66 00

E-pošta: kgzs@kgzs.si

www.kgzs.si

25  
LET



www.dobroteslovenskihkmetij.si

Številka: 092-5/2026-8

Datum: 19. 3. 2026

### **Ministrstvo za naravne vire in prostor**

Dunajska cesta 48

1000 Ljubljana

## **Zadeva: Komentar na pobudo za pripravo Državnega prostorskega načrta za železniško povezavo letališča Jožeta Pučnika Ljubljana z Ljubljano**

Spoštovani!

Na Kmetijsko gozdarski zbornici Slovenije smo skupaj s sodelavci KGZS Kmetijsko gozdarskega zavoda Ljubljana in KGZS Kmetijsko gozdarskega zavoda Kranj pregledali pobudo za pripravo državnega prostorskega načrta za železniško povezavo letališča Jožeta Pučnika Ljubljana z Ljubljano, ki predlaga več variant trase nove proge.

Glede na namensko rabo, ki je opredeljena v prostorskih aktih občin, posega pobuda za pripravo državnega prostorskega načrta pretežno na območja najboljših kmetijskih zemljišč. Ugotavljamo, da se vse variante predlagane nove železniške proge načrtujejo na izjemno pomembnih strateških območjih za kmetijstvo in pridelavo hrane. Kmetijska zemljišča na območju Mengša, Komende in naprej mimo Brnika ter Šenčurja proti Kranju so večinoma visokokakovostna ravninska tla ledenodobnega izvora, nastala na peščeno-prodnatih nanosih rek. Po bonitetnih ocenah Geodetske uprave RS ta zemljišča spadajo med najboljša kmetijska zemljišča v Sloveniji, z bonitetnimi točkami med 60 in 70: v okolici Mengša in Komende so njive tipično zelo visoke bonitete zaradi ravnine, rodovitne prsti ter ugodne klime. Podobno velja za območja Brnika in Šenčurja do Kranja, tudi tu znaša povprečna boniteta 60 do 70 točk. Zaradi kvalitetnih lastnosti so ta strnjena ravninska polja med najdragocenejšimi v državi.

V točki 6. Utemeljitev smiselnosti in možnosti nadaljnje priprave načrta in drugih faz priprave in izvedbe projekta ter priporočila za nadaljnje načrtovanje so med drugim navedene usmeritve z vidika varstva okolja. Z zaskrbljenostjo ugotavljamo, da trenutno načrtovalec navaja le npr. varovanje vodotokov, koridorje za prostoživeče živali in vodovarstvena območja, ne upošteva pa potrebe po varovanju najboljših kmetijskih zemljišč. Zakon o kmetijskih zemljiščih (ZKZ) zahteva varovanje kmetijskih zemljišč kot enega od temeljnih

ciljev, in sicer z ohranjanjem in izboljševanjem pridelovalnega potenciala tal ter trajnostnim ravnanjem z rodovitno zemljo za zagotavljanje prehranske varnosti. Sprememba namembnosti kmetijskih zemljišč v ne-kmetijska je z ZKZ močno omejena, saj je poseg na kmetijske površine nepovraten. V Sloveniji imamo po podatkih Kmetijskega inštituta Slovenije v dejanski uporabi okoli 480.000 ha kmetijskih zemljišč, pri čemer njive obsegajo približno 176.000 ha. Po aktualnih ocenah Slovenija vsako leto izgubi približno 800 ha rodovitne zemlje, kar pomeni okoli 2,2 ha na dan!

Nepovratna izguba rodovitnih tal predstavlja eno najhujših in trajnih nevarnosti pri infrastrukturnih posegih, kar predstavlja tudi načrtovana nova železniška povezava. Ko se kakovostna prst trajno pretvori v prometno infrastrukturo (progo, vkope, postaje in vso spremljajočo infrastrukturo), se za vedno izključi iz kmetijske rabe – prst je namreč neobnovljiv naravni vir v človeški časovnici, saj se obnavlja v stoletjih. V Sloveniji, kjer že zdaj na prebivalca odpade le okoli 800 m<sup>2</sup> njiv (povprečje EU znaša približno 2.170 m<sup>2</sup> njiv na prebivalca, npr. Avstrija ima 1.300 m<sup>2</sup> njiv na prebivalca, Italija 1.100 m<sup>2</sup> njiv na prebivalca), vsaka izguba hektara najboljših tal (to je kmetijskih zemljišč z visoko boniteto) neposredno zmanjša potencial domače pridelave hrane in poslabša prehransko varnost.

Zmanjšanje prehranske varnosti in povečana odvisnost od uvoza sta neposredna posledica: izguba parcel zmanjša obseg domače proizvodnje (zlasti zelenjave, žit, krmnih rastlin), kar v kriznih situacijah (podnebne spremembe, suše, motnje v globalnih dobavnih verigah, aktualni naraščajoči geopolitični konflikti) poveča ranljivost države. Slovenija že zdaj uvaža več kot 60 % hrane; dodatna izguba rodovitnih površin zaradi pozidave ali proge bi to še poslabšala in dolgoročno dvignila cene hrane ter obremenila davkoplačevalce z ukrepi za nadomestitev (npr. intenziviranje na slabših tleh ali dodatni uvoz).

Načrtovan projekt posega v kmetijska zemljišča neposredno z izgubo površin, poleg tega bo načrtovan državni prostorski načrt na kmetije vplival še na druge načine. Gradnja železniške proge ne vpliva le na ozek pas zemljišča, kjer poteka trasa proge, ampak zahteva tudi dodatne površine za nasipe, vkope in dostopne poti. Zaradi tega je neposredna izguba kmetijskega prostora bistveno večja, kot se zdi na prvi pogled. Ob proggi se vzpostavijo varovalni pasovi, kjer je raba prostora omejena ali onemogočena. Izboljšana prometna dostopnost poveča privlačnost območij za investitorje in dvigne vrednost zemljišč, kar vodi v širitev naselij ter nastajanje novih stanovanjskih, poslovnih in industrijskih območij ob proggi. Posledično se zaradi teh neposrednih in posrednih vplivov bistveno zmanjša obseg rodovitnih kmetijskih zemljišč.

Posreden vpliv železniške proge je otežen ali onemogočen dostop do kmetijskih površin. Problem dostopa do kmetijskih zemljišč bi bilo potrebno omiliti z izgradnjo podhodov ali nadhodov zadostnih dimenzij, hkrati bi bilo potrebno urediti tudi poljske poti do ustreznih prehodov: v dosedanji dokumentaciji še ni navedenih konkretnih rešitev za otežen ali onemogočen dostop do obdelovalnih zemljišč.

Razdrobljenost in poslabšanje strukture kmetij je nadaljnja stranska škoda izgradnje železniške proge: nova proga pogosto prečka in razdeli strnjene komplekse kmetijskih zemljišč, kar oteži ali onemogoči strojno obdelavo (večje obračališča, omejen dostop do parcel), poveča erozijo, možnost rasti plevelov ali celo invazivnih vrst na robovih njiv), zmanjša ekonomsko učinkovitost in celo pospeši opuščanje kmetovanja. To vodi v nadaljnje zaraščanje, izgubo biotske raznovrstnosti in slabšo oskrbo krajine. Navedeni vplivi so ne le lokalni, temveč prispevajo k nacionalnemu trendu izgube približno 800 ha rodovitnih tal letno

– vsak velik infrastrukturni projekt pospeši ta proces in oteži doseganje ciljev trajnostne prehranske varnosti ter ohranjanja rodovitnih tal po zakonodaji EU in slovenskih strateških dokumentih.

Varovanje kmetijskih zemljišč mora zato biti ključnega pomena pri načrtovanju in gradnji nove železniške proge. Kmetijska zemljišča predstavljajo dragocen naravni vir, ki zagotavlja pridelavo hrane in ohranja ekološko ravnovesje. Čeprav je razvoj prometne infrastrukture pomemben za gospodarski napredek, je potrebno skrbno načrtovati traso, da se načrtovana železniška infrastruktura izogne nepotrebному poseganju v najbolj kakovostna kmetijska območja. Pričakujemo, da bodo vplivi na kmetijstvo na kmetijsko gospodarstvo natančno zbrani in natančno pojasnjeni v elaboratu posegov na kmetijska zemljišča za državni prostorski načrt in ovrednoteni v okoljskem poročilu.

Pri načrtovanju nove železniške proge med Ljubljano in letališčem ter nadalje proti Kranju je še posebej nujno varovati kmetijska zemljišča, kjer so nosilci kmetij mladi prevzemniki, ki so zavezani k izpolnjevanju razpisnih pogojev javnega razpisa za intervencijo podpora za vzpostavitev gospodarstev mladih kmetov. Izguba kmetijskih zemljišč bi lahko resno ogrozila njihovo dejavnost in dolgoročni razvoj njihovih kmetij. Ohranitev teh zemljišč je pomembna tudi za spodbujanje mlade generacije kmetov, ki si prizadeva za trajnostno in inovativno kmetijstvo.

Opozarjamo, da je na kmetijskih zemljiščih jugozahodno od Komende vzpostavljen namakalni sistem, ki pokriva približno 32 ha visokorodnih površin z visoko boniteto, kar omogoča intenzivno pridelavo kmetijskih kultur tudi v sušnih obdobjih, ki so zaradi podnebnih sprememb vse pogostejša. Predlagane variante trase železniške povezave A, B, C in D sekajo ta namakalni sistem diagonalno čez celotno območje, kar bi trajno prekinilo cevovode, hidrante in razpršilne naprave ter onemogočilo nemoteno delovanje celotnega sistema. Nujno je, da se v postopku priprave državnega prostorskega načrta upoštevajo alternative, ki bi namakalni sistem obšle, da se ohrani ta ključni element za dolgoročno prehransko varnost.

Glede odseka 1 nove železniške proge na relaciji Ljubljana – Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana lahko ugotovimo, da je varianta E (ki večji del poteka v koridorju oziroma neposredni bližini gorenjske avtoceste A2 Ljubljana – Kranj, nato skozi gozd pri Vodica in čez manjše območje kmetijskih zemljišč do letališča) bistveno manj invazivna do kmetijskih zemljišč v primerjavi z variantami A, B, C in D. Slednje variantne rešitve, ki se navezujejo na kamniško progno prek območij Mengeš – Suhadole – Komenda po diagonali prečkajo strnjene kmetijske površine najboljših kmetijskih zemljišč severno od Mengša in južno od Komende, Lahovč ter Brnika – to so visokorodna ravninska tla z visokimi bonitetnimi točkami, ki so strateško pomembna za intenzivno pridelavo hrane v osrednji Sloveniji. Predlagan diagonalni presek variant A, B, C in D bi povzročil večjo nepovratno izgubo rodovitnih tal, razdrobljenost parcel (otežena strojna obdelava, robni učinki, erozija), prekinitev namakalnih sistemov in lahko tudi pospešil opuščanje kmetovanja na teh območjih, kar bi dolgoročno poslabšalo prehransko varnost regije in povečalo odvisnost od uvoza. Varianta E minimizira posege v najboljše ravninske njive, ohranja strnjene kmetijske površine nedotaknjene in bolje upošteva okoljske ter prostorske omejitve, kar jo naredi prednostno iz vidika ohranjanja kmetijske obdelave, saj v veliki meri sledi obstoječemu avtocestnemu koridorju in nato prečka predvsem gozdna območja pri Vodica ter posega le na manjši del kmetijskih zemljišč pri letališču, pri čemer je neposredno ob letališču velik del proge že načrtovan kot pokrit vkop.

Južno od letališča je v varianti E predvidenih več pokritih vkopov in kesonov. Pokriti vkopi omogočajo progo pod zemljo, kar pomeni minimalen vpliv na površinske strukture ter okolico – s tem se ohranjajo kmetijske površine, hkrati pa omogočajo zmanjšanje hrupa, vizualnih vplivov in posegov v okolje ob ohranitvi funkcionalnosti letališča. Zahtevamo, da se pokriti vkop izvede na celotni trasi med pokritim vkopom Letališče in pokritim vkopom Pučnik 1, kar bi bistveno zmanjšalo površinski poseg na kompleks kmetijskih zemljišč, kjer je trenutno predvidena postaja Brnik. Za postajo Brnik predlagamo izvedbo ob kesonu Pučnik 1 ali v podzemni varianti, s čimer bi se izognili neposrednemu posegu v visokorodna tla (boniteta 65 točk) in ohranili strnjene kmetijske površine nedotaknjene. Takšna rešitev bi dolgoročno zaščitila rodovitna zemljišča pred nepovratno izgubo in razdrobljenostjo, brez bistvenega vpliva na vrednost celotne investicije, saj dodatni odsek pokritega vkopa ne bi povzročil znatnega povečanja stroškov v primerjavi s površinsko izvedbo postaje.

Tudi sicer bi bilo pri varianti E nujno zagotoviti, da se celotna trasa, kadar je načrtovana preko kmetijskih zemljišč, izvede v pokritem vkopu, saj bi le tako minimizirali vplive na okolje, zmanjšali hrup in vizualno obremenitev ter predvsem zaščitili strnjena območja obdelovalnih kmetijskih zemljišč. S tem bi varianta E postala rešitev, ki združuje hitro in učinkovito povezavo z letališčem ter najvišjo možno stopnjo zaščite kmetijskih zemljišč.

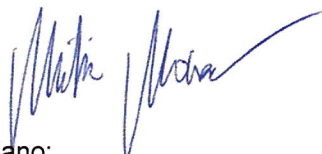
Iz gradiva za železniško povezavo Ljubljana – letališče in naprej v Kranj je razvidno, da variante A, B, C in D omogočajo bistveno daljši potovalni čas med Ljubljano in letališčem v obe smeri v primerjavi z varianto E. Variante A do D zahtevajo dodatne postanke ali manj optimalne povezave, kar podaljša čas vožnje za več minut – kljub načrtovani visoki ciljni hitrosti za potniške vlake. Varianta E omogoča krajši in učinkovitejši potovalni čas, kar je ključno za konkurenčnost železniške povezave v primerjavi z avtomobilskim prevozom ali avtobusom. V postopku presoje vplivov na okolje in izbiri končne variante nujno upoštevajte tudi ta parameter, saj krajši potovalni čas neposredno vpliva na uporabo javnega prevoza, zmanjšanje cestnega prometa in celotno ekonomsko upravičenost investicije.

Pozivamo vas, da pri načrtovanju nove železniške proge skrbno varujete kmetijska zemljišča, saj ta območja predstavljajo vitalne naravne vire. Nepremišljeni posegi v ta zemljišča bodo povzročili dolgoročne škodljive posledice za okolje in lokalne skupnosti, kjer se prebivalci ukvarjajo s kmetijsko dejavnostjo.

Lep pozdrav!

Pripravil:  
mag. Gašper Cerar  
Sektor za pravne zadeve

Martin Mavsar  
direktor



dr. Jože Podgoršek  
predsednik



Poslano:

- naslovníku (gp.mnvp@gov.si),
- Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, v vednost (cp.mkgp@gov.si),
- arhiv, tu.